

**M** 2013



# DO RIO AO JARDIM

*O EXEMPLO DO TURIA - VALÊNCIA*

AFONSO DUARTE DA COSTA AZEVEDO  
*DISSERTAÇÃO DE MESTRADO APRESENTADA  
À FACULDADE DE ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO EM  
ARQUITECTURA*







Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura realizada por Afonso Duarte da Costa Azevedo com orientação do Arquitecto Daniel José Rodrigues de Oliveira e Co-orientação do Professor Arquitecto Luis Perdigón Fernández.

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

Porto, Setembro de 2013



Todas as citações presentes no corpo de texto foram escritas em português, com tradução do autor.  
No final do trabalho encontram-se as citações transcritas na língua original.





## AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a disponibilidade para orientação e partilha de conhecimentos do meu orientador, o Arquitecto Daniel Oliveira. De igual forma, agradeço o incentivo e a sabedoria do meu co-orientador, o Professor Arquitecto Luis Perdigón, que durante a minha estadia em Valência me permitiu mais esclarecimentos sobre o “*Jardim do Turia*”. Foram estes meus dois orientadores, que permitiram desfrutar pelos seus conhecimentos académicos, saber profundo, profissionalismo e amizade.

A eles cabe a responsabilidade das virtudes encontradas na dissertação.

Ao Arquitecto Amando Llopis Alonso do atelier *Vetges Tu i Mediterrània SL*, pela disponibilidade de me receber pela partilha de conhecimentos para o desenvolvimento da dissertação.

A todos os meus amigos, em especial à Raquel M., Marta, Raquel B., Liliana, Rute, Sara, Carolina, Marta Rito, Andreia, Sofia, *Bruce*, Zé Guilherme, Pedro, Rogério e Cabreira, que ao longo deste percurso participaram na minha formação académica e pessoal.

À Teresa, pela presença fundamental ao longo deste percurso, pela constante motivação, compreensão, paciência e pela força que me conseguiu transmitir.

E, finalmente, aos meus Pais e família em especial à “gémea” Joana, por todo o apoio neste curso exigente. Obrigado por simplificarem e ajudarem a ultrapassar as dificuldades.

A todos, quero prestar o meu sincero agradecimento.

## PALAVRAS-CHAVE:

VALÊNCIA, RIO TURIA, JARDIM E PARQUE URBANO, *PLANO SUL*, *VETGES I TU*, ARQUITECTO  
RICARDO BOFILL, ARQUITECTO SANTIAGO CALATRAVA, *CIDADE DAS ARTES E DAS CIÊNCIAS*

# RESUMO

Intitulada: *Do Rio ao Jardim , o exemplo do Turia - Valência*, esta dissertação pretende ser o reflexo da experiência de *ERASMUS*, realizada no ultimo ano lectivo na cidade de Valência. O tema surge através da curiosidade em entender a dualidade de sentimentos que os valencianos nutrem pelo “seu” antigo rio. No fundo, tenta procurar respostas do passado no presente, para projectar o futuro do Turia.

Assim, o presente trabalho tem como principal objectivo conhecer e compreender o resultado final a nível da cidade de Valência provocado pelas transformações e implicações em torno do rio Turia.

Na realidade, no momento em que traçamos o ponto de situação no trabalho, foi perceptível que as alterações, opiniões, ideias, avanços e recuos foram bastantes.

Para melhor perceber e ir mais fundo no trabalho, traçamos um percurso evolutivo que abrange o “nascimento” da cidade de Valência até aos dias de hoje, contudo há naturalmente, um período em que nos focamos mais.

Começou-se por traçar uma panorâmica dos finais do século XVIII, caracterizado pelo crescimento económico. Rapidamente entramos no século XIX, era da industrialização, onde é fundamental destacar o nascimento dos caminhos de ferro a nível mundial.

É no final deste século e inicio do século XX que surgem as propostas de ordenação gerais da cidade de Valência e se inicia uma delas, o *Plano Sul*, apesar da situação política em Espanha.

O *Plano Sul* incide na transformação do leito do rio num enorme parque ajardinado, na realidade, Valência quis dar uma nova funcionalidade ao seu rio, convertendo-o na coluna vertebral da cidade. Quando se fala actualmente do Turia é inevitável falar dos arquitectos Ricardo Boffil e Santiago Calatrava, embora por motivos diferentes.

É esta vontade de criar algo novo, que nos levou a estudar este exemplo que aqui apresentamos.

Mas os objectivos desta dissertação vão para além disso, propomos também um novo desenho para um sector do Jardim do Turia - em frente às Torres de Serrano. A introdução do elemento água e a retirada pontual dos parapeitos, são os dois pontos fundamentais da proposta, sendo nosso objectivo o de proporcionar à população um espaço onde se possa conviver com todo o antigo caudal do rio.

## KEY WORDS:

VALENCIA, RIVER TURIA , RAILTRACK, GARDEN AND CITY PARK , *PLAN SOUTH*, ARCHITECT RICARDO BOFILL , ARCHITECT SANTIAGO CALATRAVA , *CITY OF ARTS AND SCIENCES* .

# ABSTRACT

Entitled : *Do Rio ao Jardim , o exemplo do Turia - Valência*, this dissertation aims to be a reflection of the *ERASMUS*' experience held in the last academic year in the city of Valencia. The theme arises from the curiosity to understand the duality of feelings that Valencian people nourish for "their " ancient river . Deep down it tries to seek answers from the past into the present to project the future of Turia .

Thus, the present work has as main goal to know and understand the final result at Valencia's city caused by the changes and implications around the river Turia .

In fact, the moment we outlined the work's results it was noticeable that the changes, opinions , ideas , advances and retreats were many.

To better understand and to go deeper into the work, we draw an evolutionary path that covers the "birth" of the city of Valencia up to today but there is, of course , a period in which we focus more.

We started by getting an overview of the late eighteenth century which is characterized by economic growth. Then we quickly entered the nineteenth century, the age of industrialization , which is essential to highlight the birth of railways worldwide. It is in the end of this century and in the early twentieth century that proposals for general ordering of Valencia arose and when one started, the *Plan South*, despite the political situation in Spain .

The *Plan South* focuses on turning the river bed in a huge landscaped park . In fact , Valencia wanted to give a new feature to its river turning it into the spine of the city . Nowadays when we speak of the Turia it is inevitable to talk of the architects Ricardo Boffil and Santiago Calatrava, though for different reasons .

It is this desire to create something new, which led us to study this example we present here.

But the objectives of this dissertation go far beyond this, we also propose a new design for a sector of the Turia Gardens - opposite the Torres de Serrano. The introduction of the water element and the timely removal of parapets, are the two key points of the proposal and we aim to provide people with an area where it is possible to enjoy the old river flow.



# ÍNDICE

## INTRODUÇÃO

1. objetivo, metodologia e estruturação.....	15
2. enquadramento do tema.....	19

## CAPÍTULO I - VALÊNCIA, ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

1. Apontamento da história da construção da cidade de Valência	
1.1. As origens - A fundação de <i>Valentia</i> .....	23
1.2. O Turia - importância e problemas	
1.2.1. As “ <i>riadas</i> ” .....	29
1.2.2. Século XIX – propostas para o desvio do rio Turia, o projecto de Andrés Soriano e Joaquín Llorens.....	32
1.3. A linha de comboio e as novas acessibilidades do final do século XIX.....	36
1.4. A ditadura Franquista - as decisões sobre Valência.....	40

## CAPÍTULO II - PROJECTOS DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DO TURIA

2.1. O plano de Ordenação de Valência - A importância do rio.....	49
2.2. A Solução Sul.....	56
2.3. O Plano Sul - execução, financiamento e curiosidades .....	62
2.4. Ideias e Projectos:	
2.4.1. Debate sobre o vazio.....	64
2.4.2. A proposta do grupo <i>Vetges i Tu</i> .....	66
2.4.3. Propostas para o rio como espaço público.....	69
2.4.4. Concurso público.....	72
2.5. O Plano Especial do arquitecto Ricardo Bofill - intenções e traços gerais.....	73
2.6. Jardim do Turia - descrição dos sectores e autores.....	80
2.7. O caso específico do “sector” do arquitecto Santiago Calatrava	
2.7.1. Sobre Calatrava - Recurso a “estrelas” mediáticas da arquitectura.....	94
2.7.2. Cidade das Artes e das Ciências - descrição das obras.....	102

## CONCLUSÃO

Proposta de intervenção no sector em frente às Torres de Serrano.....	108
Considerações finais.....	116

BIBLIOGRAFIA.....	127
-------------------	-----

ÍNDICE DE IMAGENS.....	130
------------------------	-----

## ANEXOS





# INTRODUÇÃO



## CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS

### Introdução

Nesta última etapa do curso de Mestrado Integrado em Arquitectura, somos desafiados a escolher um tema para desenvolver na conclusão do plano de estudos.

Desta forma, torna-se importante que o tema, apesar de teórico, possa compreender uma “ligeira” componente prática. O tema, porventura, poderá enriquecer e colocar questões importantes à prática de arquitectura. Deve exigir uma reflexão, neste que é um momento importante entre o terminar o culminar de um ciclo académico e a experiência profissional que se avizinha.

Uma vez que tudo se foca na importância do jardim para a cidade do Valência, dentro do desenho do Parque Urbano, surgiu a oportunidade de desenvolver uma proposta direccionada para a ordenação exclusivamente ajardinada, *“sendo exigível um projecto global e unitário, a solução alcançada está suportada por um desenho forte, linearmente rigoroso, capaz de moldar o espaço através de volumes geométricos e unidade nas plantações. O verde como programa fundamental e a água como ideia permanente do antigo rio são os protagonistas do desenho, mais do que qualquer outro elemento auxiliar”*<sup>1</sup>

É notório que cada vez mais as cidades destacam e publicitam as suas zonas verdes. Globalmente, esta pretende ser uma solução “justa” de aproveitamento de recursos dentro do núcleo urbano.

Nesse sentido, caberá ao arquitecto e à sua equipa, intervir num processo de responsabilidade, considerando que constitui um privilégio desenvolver um projecto com estas virtudes.

---

<sup>1</sup> LLOPIS ALONSO, Amando, 1987 *La Valencia de los noventa. Una ciudad con futuro* in *Valencia, 1957-2007. De la riada a la Copa del América*, Universidad de Valencia, Valencia, p.76

O objectivo que se propõe abordar nesta dissertação, prende-se com as soluções apresentadas para a problemática de desvio do rio Turia e o seu valor patrimonial, que ao longo do tempo teve vários momentos, inclusive o estado de abandono mas que presentemente é um espaço aproveitado pela cidade.

O actual estado do antigo leito do rio Turia que hoje conhecemos, apesar de se ter transformado num espaço verde ajardinado mantém a sua ligação à cidade como nas suas origens.

O assentamento da cidade de Valência naquele local específico, deve-se sobretudo ao rio Turia ou Guadalaviar. Dai o facto de a cidade de Valência ser considerada como fluvial e não marítima. Por outro lado, o rio acarreta consigo toda a carga histórica que lhe está associado, tornando-se numa presença marcante no território.

Devido à sua presença marcante e importância, este se torna um caso de estudo onde o objectivo é aproveitar o espaço livre para dar algo à cidade e população.

Todavia é necessário reconhecer a importância do valor simbólico que o rio representa, havendo contudo lugar a uma relação amor/ódio. Devido ao carácter plano da cidade e ausência de lugares de abrigo, o rio provocava periodicamente inundações na cidade e portanto erupções fortes e assoreamento na foz.

Numa fase inicial é também importante conhecer as questões técnicas, urbanísticas, históricas e sociais da cidade. Interessa pois, transpor para o presente, os acontecimentos e decisões do passado para privilegiar a continuidade do Turia no futuro. Será oportuno pensar, que a ruptura não é a decisão acertada para a ordenação do território.

De igual modo, será importante investigar de que forma se desenvolvem os planos para ocupar os terrenos deixados “livres” pelo desvio do rio Turia para sul da cidade, convém dar a conhecer, os planos, as ideias e as propostas que foram apresentados para esses terrenos.

Vários foram os autores, que apresentação possibilidades para o espaço vazio da cidade, de acordo com os seus interesses

O que se pretende destacar, neste trabalho, através do exemplo do “Jardim do Turia” é mostrar que por vezes um rio pode funcionar como um elemento de união e não de fragmentação da cidade.

Para a realização desta dissertação e tendo o objectivo bem definido foi importante adoptar uma metodologia. Esta estruturou-se a partir de importantes visitas à área de estudo – Jardim do Turia - onde se fez um levantamento fotográfico e escrito do local e reflexão de um conjunto de referências bibliográficas e material gráfico, com o objectivo de cobrir todos os aspectos necessários. Estas visitas pedonais incluíram o Palácio da Musica e os edifícios das Artes e das Ciências onde foi feito um levantamento fotográfico ao actual estado do Jardim do Turia e permitiu ainda ter uma opinião formada sobre o local de estudo.

De igual importância, foram as conversas que levaram ao enriquecimento pessoal do trabalho.

Neste ponto contei com a ajuda do arquitecto asturiano Luís Perdigón, que actualmente vive e lecciona em Valência, e o arquitecto valenciano Amando Llopis Alonso, também conhecido e como Tito Llopis. Ao longo do trabalho são referidas opiniões e frases destes dois arquitectos que pela qualidade e clareza das conversas permitiram compreender a qualidade do tema.

Relativamente à recolha de informação esta desenvolveu-se na biblioteca do CIA (Centro de Informação Architectónica) e na biblioteca Central da Universidade Politécnica de Valência, com o objectivo de compreender a história da cidade e do rio.

Mais tarde, a recolha centrou-se no Arquivo de Arquitectura e Urbanismo da Escola de Arquitectura da Universidade Politécnica de Valência, onde através da recolha de informação gráfica foi possível, identificar um conjunto de planos que ajudaram na selecção do caso de estudo desenvolvido ao longo deste trabalho.

Por toda a informação que se recolheu é pertinente levantar a questão: Quais os motivos que terão levado a ajardinar uma área tão grande em pleno centro da cidade.

A dissertação encontra-se estruturada em três momentos distintos, embora complementares, e que correspondem a um enquadramento e aproximação ao caso de estudo.

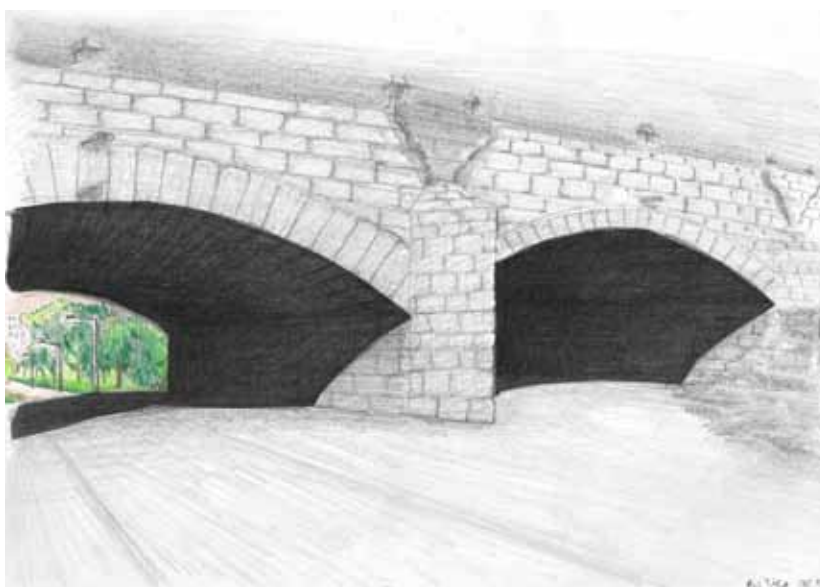
No primeiro capítulo, abordam-se as questões relacionadas com o contexto histórico da cidade de Valência <sup>2</sup>, com o intuito de compreender as origens e as principais alterações que a cidade sofreu a nível urbano.

Ainda neste Capítulo é realizada uma análise ao contexto político espanhol.

Para a transição no tempo, surge a cronologia, que faz a ponte entre o primeiro e o segundo capítulo.

---

<sup>2</sup> No contexto histórico as referências principais são retiradas do livro “Valencia”, do “Atlas Histórico de Ciudades Europeas”. Península Ibérica, Eds Centre de Cultura Contemporània de Barcelona- Salvat Editores; Barcelona



[ 01 ]

O segundo Capítulo, o mais alargado de todos foca-se no tema central do trabalho.

O local onde se insere o objecto de estudo, permite compreender os motivos que levaram à apresentação de propostas e ideias. Tal como foi mencionado anteriormente, o rio provocava periodicamente algumas vítimas mortais e quando tal acontecia, surgiam novas propostas para desviar o rio. Este capítulo pretende fazer a descrição das soluções e ideias apresentadas pelos vários autores para então desviar o rio.

Segue-se uma descrição da proposta do - *Plano Sul* - que acabaria por ser executado para desvio do leito do rio. O capítulo dois tenta dar a resposta a esta questão fazendo uma descrição das propostas, que nos permitirá compreender o importante valor simbólico, histórico e social que o Turia ainda acarreta.

Posteriormente, através do novo projecto para os terrenos do antigo leito, o trabalho seguiu um novo caminho de análise, direccionando-se para as questões de intervenção na cidade e respeito do plano apresentado e aprovado pelo Ayuntamiento de Valência, da autoria do arquitecto catalão Ricardo Bofill. Como tal, será feito uma descrição entre o plano aprovado e os planos que foram verdadeiramente construídos. Pretende-se esmiuçar os vários sectores em que o Jardim do Turia está dividido, contextualizando os edifícios num panorama global da cidade a que o Jardim do Turia não é alheio.

Neste sentido, o trabalho ganha uma nova dimensão, relacionada com a inevitável construção da Cidade das Artes e das Ciências do arquitecto valenciano Santiago Calatrava.

Na conclusão está inserido uma proposta de um novo desenho em frente às Torres de Serrano. Esta surge através de um desafio e pretende dar uma solução para um espaço “central” e mediático do Jardim do Turia.

Como deverá a cidade de Valência encarar a memória (boa ou má) que o rio deixou?

No entanto a cidade deparava-se com um problema, o que fazer aos terrenos do antigo leito do rio?

Quais as potencialidades do presente e do futuro para o Jardim do Turia?





# CAPÍTULO I

VALÊNCIA; ENQUADRAMENTO HISTÓRICO



## 1. Apontamento da história na construção da cidade de Valência

### 1.1. As origens - A Fundação de *Valentia*<sup>1</sup>:

A cidade de Valentia foi fundada pelos Romanos em 138 a.C. .

Os relatos com quase 2000 anos sobre as origens da cidade não relatam muita discussão, porque em todas as descrições os registos coincidem.

A fundação de Valência ocorre, sobre uma ilha fluvial no delta do rio Turia (fig. [I.01]), produzida pela bifurcação do rio Turia ou Guadalaviar. Pela cidade passava a via Augusta, importante estrada romana que ligava Itália à Andaluzia que está assente num lugar estratégico, junto ao mar Mediterrâneo.

Segundo o historiador romano Tito Lívio (59 a.C.–19 d.C.), as terras de *Valentia* foram um prémio para os soldados que combateram na guerra de Viriato sobre os romanos. O geógrafo romano, Pomponia Mela, no século I, refere-se à cidade de Valência como a sua *notissima urbs* <sup>2</sup>.

Como refere José Maria Tomás Llavador a primeira colonização de Valência, fez-se no interior, junto à actual Catedral a cerca de 4km da zona costeira (fig. [I.02]) e data - 138 a.C. - da época do império romano.

É curiosa a implantação “interior” onde a característica de assentamento no território é semelhante a cidades portuguesas como o Porto (fig. [I.03]), Viana do Castelo, Aveiro, etc., que por questões defensivas distanciavam-se da costa marítima.

Segundo referido no “*Atlas Histórico das cidades europeias*” o núcleo de construções possivelmente, estendia-se para sudoeste e sul da cidade e no séc. II (fig. [I.04]) era muito provavelmente, um núcleo urbano num recinto amuralhado, que abrangia os 10 Hectares.

A cidade atravessa um período de instabilidade e na segunda metade do século III e princípio do século IV, ocorre uma destruição e posterior abandono dos cidadãos, muito provavelmente devido a um ataque dos Francos<sup>3</sup> .

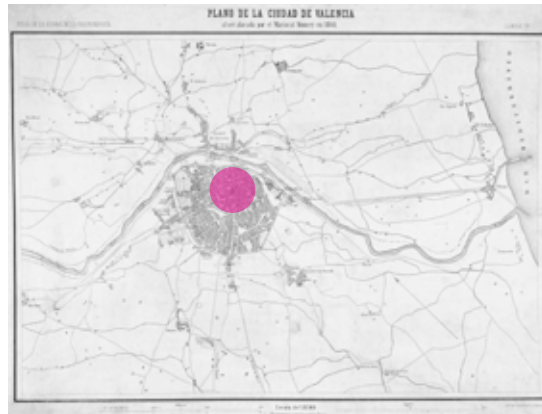
1 Nome dado à cidade que significa: terra de valentia - capacidade de força

2 Significa: cidade notável

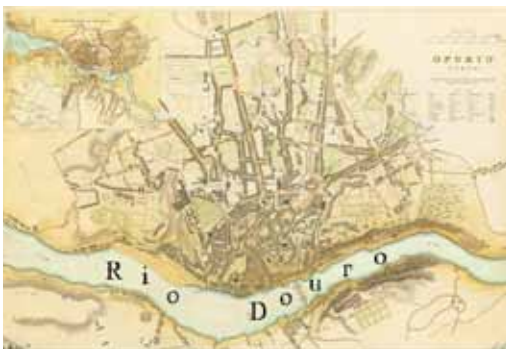
3 Povo de origem germânica. Foram um dos primeiros povos a estabelecer-se de maneira permanente no território romano



[I.01]



[I.02]



[I.03]



[I.04]



[I.05]



[I.06]

[I.01] Representação do hipotético caudal do rio Turia e a possível origem de Valência. [I.02] Planta de Valência 1808, Moncey [I.03] Planta da cidade do Porto. [I.04] A primeira colonização de Valência. [I.05] A primeira muralha. [I.06] A cidade medieval, com as muralhas

No período Cristão-Visigótico, ressurge a vida urbana e Valentia é conhecida como a cidade do “mártir de San Vicente” (303 a.C.). Contudo nesta época, Valência é descrita no livro “Hagiográficos”<sup>4</sup> como um lugar de prisões e sepulturas.

Até ao século VII, a cidade aumenta novamente o número de habitantes e inicia-se o processo de reconstrução de infra-estruturas, como pontes e edifícios públicos.

Entre os séculos VIII e XIII, há uma grande transformação na cidade com a chegada dos muçulmanos, mas é nos anos de 778 e 779, que há uma destruição quase total da cidade por parte de “Abd al Rahman I”.

A cidade amuralhada do século X tem quatro portas, mas ‘Abd-al ‘Aziz ibn Abi-‘Amir al-Mansur, que reinou entre 1021 a 1041, alargou-a e construiu um recinto mais extenso que excedia o perímetro da primeira. Esta muralha (fig. [I.05]) de 2,6 km com sete portas, estava reforçada por torres defensivas semi-circulares e fossos e as suas características árabes são, ainda hoje visíveis.

O núcleo histórico, correspondia em grande parte a ruas e ruelas sinuosas que ligavam o monumento mais importante da cidade - Mesquita - às portas da muralha.

Haviam já seccionadas na cidade “indústrias”- como *batane*<sup>5</sup> e moinhos - assim como mercados e feiras. No que diz respeito à arquitectura civil, a característica principal é o pátio central, o poço e o jardim.

No entanto o período muçulmano a cidade é conhecida como *Balansiya*. Após os anos de esplendor vividos com o reinado de Abd-al ‘Aziz, Valência é invadida por castelhanos e a instabilidade regressa.

Esta invasão ocorre a 15 de Junho de 1094 e é liderada pelo conquistador “*El Cid Campeador*”, contudo esta mudança não durou muito, porque em 1102 a cidade volta para mãos árabes.

Em 1238 o rei Jaime I, conquistou definitivamente Valência e proclamou “*Els Furs*”<sup>6</sup>, no entanto ordenou a conservação das características muçulmanas, inclusive a muralha.

Segundo o “Atlas das cidades europeias”, na segunda metade do século XIV a população rondava os 25 mil habitantes.

Durante os séculos XIV e XV, as igrejas da cidade, seriam quase todas reconstruídas no estilo gótico, tal como a catedral.

Uma nova muralha (fig. [I.06]), foi erguida por Pere el Cerimoniós. Era constituída por doze portas<sup>7</sup> e algumas torres altas que marcavam o recinto.

4 Livro que contém uma descrição sobre a vida dos mártires considerados santos.

5 Sistema hidráulico, para trabalhar a pele

6 Tem em mãos o poder de redigir as leis do Reinado de Valência e o “*Llibre del Consolat de Mar*”, o mais antigo dos códigos de Direito Marítimo.

7 PERDIGÓN, Luis; et.al; “*Valencia*”, no “*Atlas Histórico de Ciudades Europeas*”. Península Ibérica, Eds Centre de Cultura Contemporània de Barcelona- Salvat Editores; Barcelona



[I.07]



[I.08]

[I.07] Vista Norte sobre a cidade, 1563, Wijngaerde [I.08] Planta de Valência, 1899. Mostra a ligação da cidade com a costa mediterrânea e a ampliação da cidade extra-muralhas



A construção, regularizou o perímetro e incluiu os terrenos baldios, os bairros dos judeus e os bairros dos mouros, chegando assim quase a duplicar a área encerrada cujo traçado é perceptível na actual circulação da rua de Xátiva, Guillem e Castro.

No plano urbano o crescimento de Valência, após a demolição das muralhas medievais aumentou de forma ordenada, mas sem chegar a transpor a outra margem do rio, porque continuava a ser uma ameaça e periodicamente inundava a cidade. Nas escavações arqueológicas do século XX, foram descobertos indícios de uma grande inundação sobre a cidade, que retoma ao século XI. Nestas mesmas escavações foram descobertas umas termas, um *tabernae*<sup>1</sup>, um armazém.

As inundações ocorriam porque o porto marítimo não era capaz de consolidar nem conter as correntes marítimas e a força das águas do Turia na época das chuvas. O núcleo urbano de Valência contava, no século XVI com uma comunicação fluvial apoiado no mar e rio que eram navegáveis até às muralhas.

Durante os séculos XV e XVI, (fig. [I.07]) a cidade foi uma das grandes forças económicas do mediterrâneo que em parte se deve ao porto marítimo. Este período é conhecido como período de Ouro de Valência, também valorizado pelo esplendor artístico.

Em pleno século XIX ocorre uma das grandes reformas urbanas de Valência, através da demolição das muralhas em 1895. Foi através da supressão de parte das muralhas que se começou a ampliar a cidade (fig. [I.08]), sobretudo na margem norte do rio Turia.

No início do século XX, Valência era uma cidade industrializada. O maior mercado de produção, era o trabalho de peles e couro, madeiras, metalurgia e produtos alimentares, como por exemplo os vinhos e os citrinos. Este ultimo produto é bastante importante para a economia local, pois a região lidera a lista de exportadores. Curiosamente, por toda a cidade estão espalhadas laranjeiras e um dos motivos de decoração da importante Estação do Norte são as laranjas.

Actualmente Valência preserva grande parte do peso e importância económica, sendo a terceira maior cidade espanhola logo a seguir a Madrid e a Barcelona.

---

1 Palavra em latim que significa lojas / comércio



[I.09]



[I.10]



[I.11]



[I.12]

[I.09] “Acequias” da cidade, 1915 [I.10] A “acequia” de Mislata. [I.11] Vista nascente da cidade, 1855. [I.12] Caudal do rio Turia na páscoa de 1846



## 1.2. O Turia: importância e problemas

### 1.2.1 - As “riadas”<sup>2</sup>

É algumas vezes repetido que o antigo Egipto era um presente do rio Nilo, como tal poderá afirmar-se de igual forma que Valência é um presente do Turia.

Desde as suas origens que cidade de Valência está intimamente ligada ao rio Turia. Para além de ser um dos ex-líbris, está ligado à história, às formas, às características e ao crescimento da cidade. A identidade comum representa a intimidade que havia e há entre o rio e a cidade.

A consolidação de Valência como cidade deve-se em parte à presença do rio sendo este um elemento importante e ao desenvolvimento da agricultura baseada na melhoria de um sistema de regadio eficiente, chamado “*acéquias*”<sup>3</sup> (fig. [I.09], [I.10]). Este sistema de “valas” permitia controlar o curso da água, especialmente nos meses secos.

O Turia era um rio domesticado e metade do seu caudal não era constante (fig. [I.11]). A população nos meses de Primavera e Verão, aproveitava o caudal “seco” do rio para realizar festas, celebrações, feiras, mercados (fig. [I.12]) e outros usos quotidianos e de lazer.

Temos que reconhecer que o rio Turia proporcionou à cidade fundamentais e continuados benefícios, contudo há que reconhecer que em algumas ocasiões causou estragos e danos à população. As inundações produzidas pelas fortes chuvas nos meses de Outono, tinham como consequência natural o aumento do caudal levando-o a transbordar.

Os primeiros relatos são registados, no século XI, através de versos do sábio Al-Uacaxi :

*“ E tu nobre Guadalaviar, com a água te servias  
saíste do teu leito e vais para onde não devias. ”*

<sup>2</sup> Inundações

<sup>3</sup> Valas que conduzem água para regadio



[I.13]



[I.14]



[I.15]



[I.16]

[I.13] Ponte del Mar nas cheias de 1897 [I.14] Ponte de Aragón nas cheias de 1957. [I.15] Registo da população que “ocupa” do leito do rio, 1942. [I.16] Habitantes das “chozas”

Durante o período de domínio árabe, o rio foi temporariamente, rebaptizado com o nome rio Guadalaviar, que em árabe significa “*rio de poços*”.

Uma das mais trágicas inundações ocorreu nos dias 18 e 29 de Setembro de 1870 quando houve um forte temporal que fez transbordar o rio causando vitimas, fez também danos na agricultura, destruiu e danificou pontes. A situação foi agravada com o aparecimento da febre amarela que causou mais baixas na população.

Segundo refere, Tito Llopis no livro “*Historia de la ciudad; V Tradición y Progreso*”, periodicamente entre 1321 e 1957 registam-se vinte e dois transbordos e onze enchentes do rio na cidade (fig. [I.13]).

Segundo a tabela de registos de inundações<sup>4</sup> podemos ter uma ideia mais “real” das cheias mais importantes que afectaram a cidade.

“A gota de água que fez transbordar o copo”, foi o dia 14 de Outubro de 1957, em que o rio Turia pela última vez, transbordou e inundou a cidade ([I.14]), levando consigo sessenta e nove vidas e um incalculável prejuízo económico à cidade.

Na publicação de Outubro de 1957, o jornal valenciano “*Las Provincias*” dá o máximo destaque às inundações com a manchete :

*“Catástrofe sobre Valência” relatando os acontecimentos :” Na capital valenciana um curto, mas violento ciclone derrubou muitas árvores em diversas ruas e jardins. No dia 14 de Outubro de madrugada e depois ao meio dia produziram-se históricos e catastróficos transbordos do Turia. A partir desse momento e durante várias semanas, não houve em Valência outra actualidade se não essas tremendas inundações com gravíssimas consequências”.*

A maior parte das vitimas eram os trabalhadores desfavorecidos e respectivas famílias, que a partir da década de 1940 começaram a chegar à cidade, oriundas de vários pontos de Espanha. Estes populares, tinham dificuldade em estabelecer-se devido à carência de habitação e como consequência, ocuparam o interior do caudal em “*chozas*”<sup>5</sup> (fig. [I.15]).

Acerca desta população “imigrante” (fig.[I.16]), Germán Valentín-Gamazo no dia 14 de Março de 1946 no Instituto de Estudos de Administração local afirma com alguma ironia:

---

4 Ver anexo A

5 Cabanas - Casas construídas, feitas em pedra e madeira. Os habitantes não eram ilegais, estão registados no Departamento de Sanidade Municipal em 1942- “Chozas levantadas en la ciudad”. Ver ANEXO B

*“Afortunadamente, Valência é uma cidade que não tem subúrbios, porque o valor agrícola dos terrenos é tal, que não se permite ocupar um metro quadrado de terreno que não seja para explorá-lo, e assim se dá o fenómeno de que o valor do terreno urbano é muito mais elevado em comparação com outras cidades espanholas. O preço inicial que se parte para avaliar os solos é o preço agrícola, que por si só é elevadíssimo. O único subúrbio que se pode considerar em Valência são as cabanas que se foram construindo no caudal do rio Turia, seco a maior parte do ano”<sup>6</sup>.*

As cheias eram um problema já assinalado. A primeira intervenção para evitar as “riadas” datam do ano de 1589 que consistia no reforço das margens para controlar a água do rio entre parapeitos.

A intervenção definitiva, e mais importante é realizada após a última inundação - de 1957 - e altera profundamente o leito do rio. A solução é radical e prende-se com a construção do *Plano Sul* (1964-1974) que consiste na construção de um novo caudal para o rio Turia a sul da cidade, retirando assim a água do centro. Assim sendo, coloca-se um “ponto final” nos problemas das inundações que tanto afectaram cidade na época da “gota fria”<sup>7</sup>.

Esta solução permitiu, libertar para a cidade, novos e grandes espaços livres, cujo destino foi dos temas mais discutidos e debatidos durante a segunda metade do século XX. A oportunidade que se criou com o “vazio” e seco leito do rio era única. Abriram-se novas “pontes” para intervir num novo e enorme espaço público no interior da cidade.

Estas soluções, que analisaremos mais tarde não passaram, felizmente, de projecto e provocaram a mobilização popular em defesa do espaço público, contra os planos do governo. A alternativa popular defendia, a transformação do antigo caudal do rio num grande jardim. Os movimentos populares tinham o slogan : “*O caudal do Turia é nosso e queremos-lo verde*”<sup>8</sup>.

Este momento, foi decisivo para transformar o caudal do rio Turia no parque público que hoje conhecemos.

---

6 LLOPIS ALONSO, A. “*El jardín del Turia: otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes*” in “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”; eds Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia - Ayuntamiento de Valencia - Universitat de València, València, 2010 p.274.

7 Nome dado popularmente pelos valencianos á época das chuvas nos meses de Outubro e Novembro

8 Na língua original valenciana: “*El llit del Túria és nostre i el volem verd*”

### 1.2.2. Século XIX – propostas para o desvio do rio Turia, o projecto de Andrés Soriano e Joaquín Llorens

Valência, após derrubar as muralhas medievais crescia de maneira ordenada, sobretudo na margem sul do rio. O Turia era entendido como uma barreira natural que impedia o crescimento para os terrenos a norte.

A ideia de desviar o curso do rio Turia, começa a ganhar mais força, sobretudo a partir do momento em que o rio inundava a cidade – e como vimos anteriormente, acontece bastantes vezes. No seguimento de cada inundação aparecem pessoas capazes de incentivar e apresentar projectos inovadores pelo que surgem de novo propostas e movimentos com o objectivo de desviar o rio Turia, para evitar as catástrofes.

No final do século XIX surge a proposta intitulada : “*Desvio do rio Turia e dessecação da Albufera*” (fig.[I.17]) da autoria do político e militar valenciano Joaquín Llorens Fernández de Córdoba<sup>9</sup> e do engenheiro Andrés Soriano Ibarra<sup>10</sup>.

Este projecto, “(...) converteu-se em 1985,(...) num lúdico e ambicioso projecto de futuro para Valência. Um futuro sem cheias, com um porto marítimo com as boas condições técnicas e comerciais, com espaços residenciais e agrícolas. Com a Albufera sem água e com milhares de hectares de solo cultivável”<sup>11</sup>.

O plano abrangia a cidade à escala global. Como tal previu-se, uma futura doca comercial situada na costa marítima da cidade com uma enorme potencial de crescimento para albergar armazéns ligados ao porto.

Os autores entendiam este projecto, como sinónimo de progresso para a cidade de Valência.

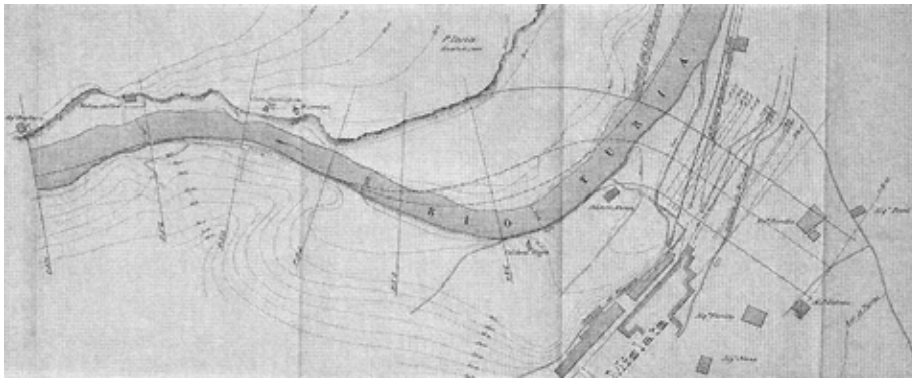
O projecto foi desenhado entre 1881 e 1890 e estabelecia um prazo total de execução de dezasseis anos. Joaquín Llorens em 1881, tinha oferecido à “*Diputación Provincial*” as primeiras ideias deste projecto, assinado com o nome de “*Um valenciano amante da sua pátria*”.

Para o arquitecto Tito Llopis, “as razões para esta iniciativa representa com

9 Joaquín Llorens nasceu em Valência em 1854, seguiu carreira militar e chegou a general de artilharia e foi distinguido com a cruz laureada de San Fernando. Após vários anos de exílio, voltou a Valência e evidenciou-se em áreas como a pintura, matemática e obras civis. Faleceu a 1931 em Orihuela, Valencia

10 Andrés Soriano nasceu a 1845 em Tarazona de la Mancha. A sua formação realizada em Madrid de engenharia de caminhos de ferros e pontes foi concluída em 1867. Como vice-chefe de obras públicas de Valência e também em colaboração com Joaquim Llorens dirigiu um grande número de obras públicas na região. Em 1890 assume a posição de chefia nas obras públicas de Cuenca, em 1901 voltou a Valência para se juntar à Confederação hidrográfica de Júcar. Faleceu a 1902 em Madrid.

11 LLOPIS ALONSO, Amando; “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”, p.275/6.



[I.17]



[I.18]

[I.17] Pormenor de *Desvio do Turia e dessecação da albufeira* [I.18] Alçados de possíveis edifícios dentro do caudal do rio Turia

*absoluta lucidez, os pilares sobre o qual deve estar suportada Valência para progredir de maneira adequada.*

*As razões apresentadas, neste projecto foram as seguintes:*

*“1.Valencia necessitava de um bom porto marítimo, “ onde se poderiam encontrar seguros um grande número de navios que fazem o transporte de variadas e ricas produções de vários países”. Para isso era necessário, entre outras coisas, que as terras arrastadas pelas águas do Turia não bloqueassem a entrada da barra do rio.*

*2. Valência queria estender o território residencial em todas as direcções, e o caudal do rio era um entrave para esse alargamento.*

*3. A activação da via comercial associada ao porto marítimo reclamava a expansão da zona portuária “del Grao”, para facilitar a comercialização de mercadorias.*

*4. As águas da lagoa da Albufera convertiam-se num foco permanente de febre da malária. A drenagem da água, eliminaria esse perigo e forneceria milhares de metros de terras cultiváveis.”<sup>12</sup>*

Este projecto tem como base a organização e desenvolvimento urbano de Valência e foi considerado pelo Ministro do desenvolvimento espanhol, Santos Isasa, como “*um dos mais importantes e transcendentales que se tentou em Espanha*”<sup>13</sup>.

Em 1891 este projecto obteve a autorização para a execução por parte da rainha regente do reinado, Maria Cristina<sup>14</sup>.

Como refere Tito Llopis, no livro “*Historia de la ciudad; V. Tradición y Progreso*”, a proposta consistia “*num ambicioso projecto de saneamento básico, melhoria e modernização da cidade, baseado fundamentalmente no desvio do rio Turia.*”

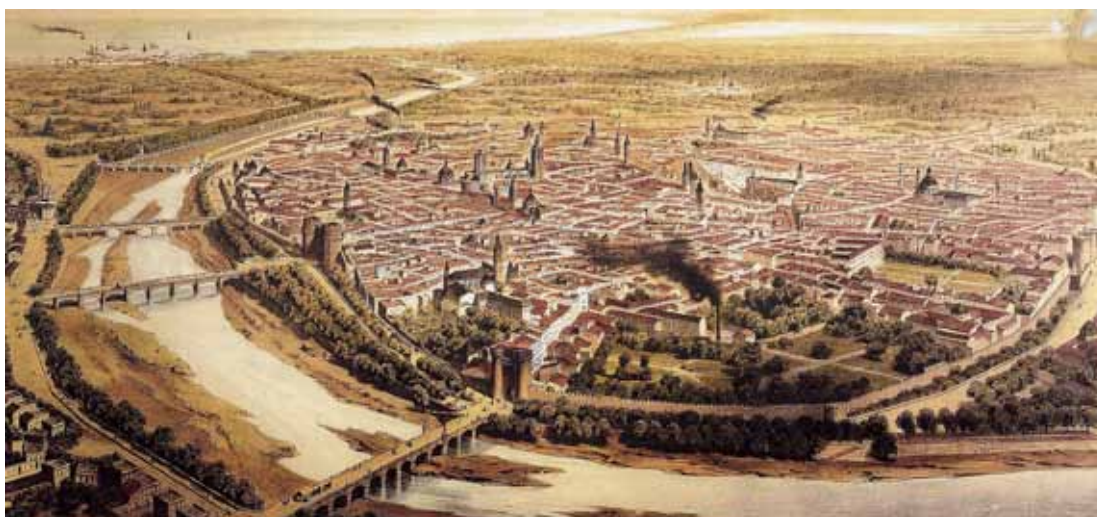
Após desviar o Turia, existirá uma área “livre bastante grande e atractiva para a construção de estradas, habitações e zona com árvores. Mas qual será a melhor solução? Haverá “só” uma solução ideal?

12 LLOPIS ALONSO, Amando; “Desviar el Turia como símbolo de progreso en Valência: El Proyecto de Joaquín Llorens y Andrés Soriano de 1885” in “*Historia de la ciudad: V. Tradición y Progreso*”. Eds. Colegio Territorial de Arquitectos de Valência. Valência, 2008. p.302

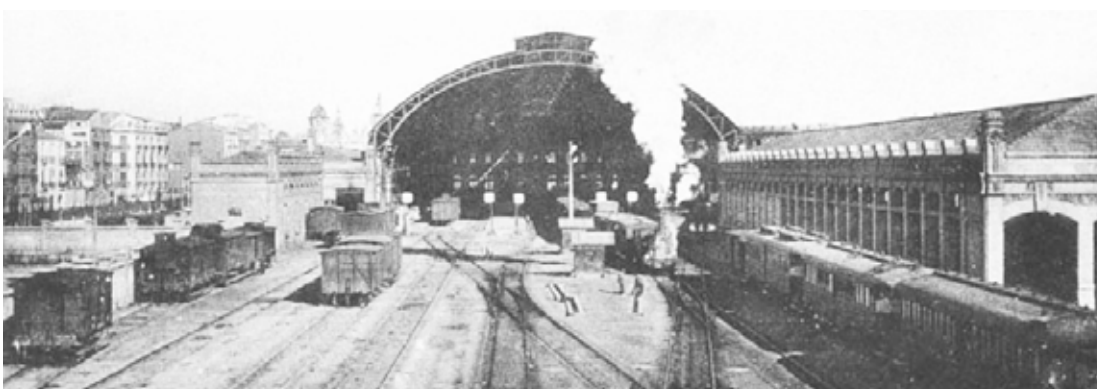
13 LLOPIS ALONSO, Amando; “*Historia de la ciudad; V.Tradición y Progreso*” p.301

14 Real Decreto: “Em conformidade com a proposta do Ministério do Desenvolvimento e de acordo com o relatório do Conselho Consultivo de Estradas, Canais e Portos, em nome do meu filho Rei DE. Alfonso XIII, e como regente do Reino, Venho a decretar o seguinte: “Autorizo a D. Joaquín Llorens e Fernández de Córdova a executar as obras de desvio do rio Turia e desaguar na Albufera de Valência, sem qualquer subvenção do estado, salvo o direito de propriedade, sem danos a terceiros e sujeito às especificações em anexo.” in *Historia de la ciudad; V.Tradición y Progreso*. p.311





[I.19]



[I.20]

[I.19] Valencia, 1885, Guesdon [I.20] Linha do comboio na Estação do Norte



No projecto de Joaquín Llorens e Andrés Soriano, há a preocupação em ordenar e desenhar a “nova cidade”. Prevê-se que após desviar o rio Turia, os terrenos “livres” seriam ocupados por zonas residenciais e as zonas verdes apareceriam somente como apoio ou para a exploração agrícola. O projecto é de tal forma completo, que existem desenhos detalhados apresentados no dossier. A figura [I. 18] é um exemplo das várias soluções que a proposta apresenta, que consiste numa secção transversal do caudal do Turia com os “novos edifícios” propostos para o local..

A água não seria totalmente eliminada do leito do rio. O projecto mantinha a solução de controlo da água, porque pretendia manter o curso num canal central e submeter os terrenos a inundações artificiais para obter uma irrigação regular e possibilitar a exploração de terrenos agrícolas.

Nos anos seguintes, dificuldades financeiras e questões políticas determinaram a caducidade do projecto e posterior não realização.

Este plano fica marcado como sendo o primeiro a ser aprovado e concessionado pelas entidades superiores do país.

Contudo em 1892, Joaquín Llorens não “baixou os braços” e insiste na viabilidade do projecto. Com a ajuda do engenheiro Eusébio Jimenez utilizou alguns meios de comunicação social como o jornal valenciano “*Las Provincias*” para publicar uma série de artigos que defendiam a realização da sua proposta.

Em Madrid no ano 1902, é desenvolvido um estudo económico da autoria do engenheiro Eduardo Soriano Picazo - filho de Andrés Soriano - que refere:

*“(...) o projecto de desvio de rio Turia e a retirada da água da Albufera de Valência constitui um dos negócios mais seguros e lucrativos que podem desenvolver numa capital importante, oferecendo imensas vantagens quando comparados com a construção de caminhos de ferro, obras de irrigação ou a criação de novas industrias.”*<sup>15</sup>

Este projecto, foi marcante e decisivo para os que lhe seguiram, porque tocava em pontos chave e polémicos, como por exemplo a construção de edifícios no caudal do rio, ou a retirada da água da albufera. Curiosamente a proposta, *Desvio do rio Turia y dessecação da Albufera* e o *Plano Sul* estão separadas por mais de 70 anos.

---

15 LLOPIS ALONSO, Amando; “*Historia de la ciudad; V.Tradición y Progreso*” p.301



[I.21]



[I.22]



[I.23]

[I.21] Estação do Norte, Valencia, [I.22] Estação do Norte, Valencia, 1918 [I.23] Planta da 3ª solução do Plano Berriochoa. A zona a azul corresponde à zona portuária “Del Grao”

### 1.3. A linha de comboio e as novas acessibilidades do final do século XIX

O século XIX (fig.[I.19]) foi um importante período de desenvolvimento, devido à industrialização.

O caminho de ferro (fig.[I.20]) é uma das invenções que mais contribuiu para as transformações do território neste século.

É uma criação liberal e burguesa que está inevitavelmente ligada à industrialização. No início a sua utilização não era massiva, mas representava o prestígio e o desenvolvimento, tão procurados na Europa. Por estes dois factores a população de forma geral queria o comboio no centro da cidade mesmo que tal implicasse situações desagradáveis como o barulho e o fumo.

Com o crescimento da cidade, as muralhas foram sendo derrubadas, o que permitiu a construção dos caminhos de ferro. Iniciou-se pela “Estação do Norte” (fig. [I.21]), que “nasce principalmente pelo enorme problema de comunicação que existia entre o centro de Valência e a zona portuária “*del Grao*” sendo esta uma ligação que surge com fins meramente mercantes e lucrativos.

*“O primeiro projecto da linha ferroviária Almansa-Valencia e Tarragona, foi desenhado em 1847, pelos engenheiros Beatty e Shepherd, que estavam ao cargo da Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid/Valência, financiada por capitais ingleses e concessionária de todas as obras, incluindo a dos edificios das estações. Em 1850, o Marqués de Campo, comprou os direitos da linha de caminhos de ferro “del Mar” a Xàtiva e dois anos depois constituía Sociedade de Caminhos de Ferro “del Grao” a Jàtiva, o primeiro caminho de ferro valenciano.”*<sup>16</sup>

A partir de segunda metade do séc. XIX, são feitas “*as primeiras reformas urbanísticas de grande escala, que culminam com a expansão urbana e industrial que inevitavelmente entupiriam em pouco tempo o porto marítimo. Uma única estação no interior do recinto amuralhado de Valência (junto à câmara municipal) era totalmente insuficiente.*”<sup>17</sup>

16 LLAVADOR, José Maria, “Valencia marítima. De ciudad soñada a realidad conquistada” in “Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad,” eds Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia - Ayuntamiento de Valencia - Universitat de València, Valência, 2010 p.218

17 *idem. ibidem*

A construção da “nova” Estação do Norte foi inaugurada em 1917 (fig.[I.22]) e levou a que se cortassem arterias naturais da cidade de Valência. Como consequência, houve naturalmente, divisões em alguns quarteirões da cidade.

A propósito do desenvolvimento, surge na primeira metade do século XX, uma solução para desviar o Turia, que engloba a construção de novas linhas do caminho de ferro.

O engenheiro Eustaquio Berriochoa propunha essa reforma da cidade, suportada pela linha ferroviária e em Novembro de 1947 é apresentado no jornal valenciano “*Las Provincias*” o esquema territorial baptizado de “*3ª Solução do Plano Berriochoa*” (fig.[I.23]).

O autor do projecto, chegou à conclusão que o desvio do rio Turia poderia ser a oportunidade desejada para propor a nova reforma ferroviária. Esta nova solução, pretendia tal como a proposta anterior - de Andrés Soriano e Joaquín Llorens - retirar a água do rio.

No que diz respeito à rede ferroviária, e segundo o autor esta solução, permitia servir e ligar os núcleos urbanos da cidade e mover as grandes instalações ferroviárias para o porto, facilitando a deslocação de mercadorias e pessoas dentro da cidade.

Propunha-se a construção de uma estação Central no antigo caudal, junto à ponte de *Ángel Custodio*. Todas as ligações a Oeste e Sul uniam-se em paralelo na margem esquerda do novo caudal, e a saída para o Norte fazia-se através de um túnel paralelo ao acesso da auto-estrada de Barcelona.

Na ligação ferroviária de linha estreita previu-se a construção de uma estação subterrânea junto ao túnel das Grande Vias, como via de ligação entre as linhas Norte e Sul e a construção de uma linha de metropolitano paralela ao antigo caudal pela margem Norte até à costa marítima. O porto marítimo saía claramente beneficiado com a proposta que pretendia suprimir a barreira da foz do rio em Nazaret, permitindo ampliar até ao sul as acessibilidades às novas infra-estruturas de estradas e caminho de ferro.

Esta ideia, contou com um exaustivo levantamento aero-fotográfico, que nunca chegou a ser concluído. A reforma ferroviária, planeada pelo engenheiro Berriochoa, não era de fácil execução, uma vez que não existiam recursos financeiros suficientes. Para mais a pretensão do autor, para dessecar o rio, propunha o desvio do curso do Turia, o que complicaria ainda mais a execução do projecto.

Curiosamente, o “novo” caudal do rio, é desenhado a sul da cidade à semelhança do que foi executado mais no *Plano Sul*.

Acerca desta proposta, o arquitecto Tito Llopis, refere que, *“ao fim e ao cabo, este sistema ferroviário não resultava sendo outro elemento que tal como a cidade seria ameaçado pelas águas do seu rio. Assim, era difícil realizar a tão desejada reforma ferroviária, ao não existir recursos financeiros suficientes para o levar a cabo conjuntamente com o desvio do Turia.”*<sup>18</sup>

Embora a ideia apresentada não tivesse sido realizada, ele insiste e não se deixou amedrontar pelas dificuldades. Em 1958, alguns meses depois da última inundação ocorrida em Valência, e aproveitando o momento frágil, Berriochoa, voltou a expor as suas ideias, num ciclo de conferências organizada pelo *Ateneo Mercantil* onde pretende *“tratar de encontrar a solução mais espectacular para o problema do rio Turia, criada para a cidade de Valência.”*<sup>19</sup>

Berriochoa na mesma conferências defende que a única solução possível para resolver os problemas hidráulicos e ferroviários, são o desvio do rio Turia e assim argumenta:

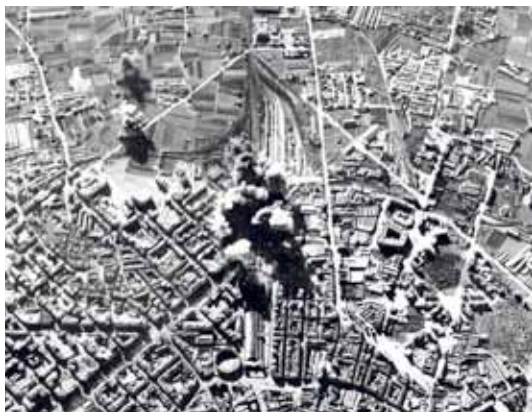
*“No caso de Valência, são diversos os aspectos a que aconselho o tal desvio que ao ter como denominador comum o prevenção de mais inundações, fazem com que esteja devidamente justificada. Se se trata de evitar a perda de vidas humanas e a destruição de casas, convém desviar o Turia. Se se quer dar uma solução fácil e clara aos problemas de instalações ferroviárias, convém desviar o Turia. Se se quer utilizar o caudal para estabelecer essa via de circulação rápida prevista, há que desviar o Turia. Se se pensa na ampliação do porto e evitar o seu sobrelotação, há que desviar o Turia. Se se quer dispor de amplas zonas de edifícios nas zonas ribeiras, há que desviar o Turia. E assim seguir mos com esta interminável ladainha.”*<sup>20</sup>

Este texto demonstra bem a determinação de autor, mas também um certo oportunismo, após uma situação p s-catástrofe para defender e cativar mais pessoas para as suas ideias.

18 LLOPIS ALONSO, Amando; *“Historia de la ciudad; V.Tradición y Progreso”* p. 278

19 LOPIS ALONSO, Amando; *“Historia de la ciudad; V.Tradición y Progreso”* p. 278

20 *idem. ibidem*



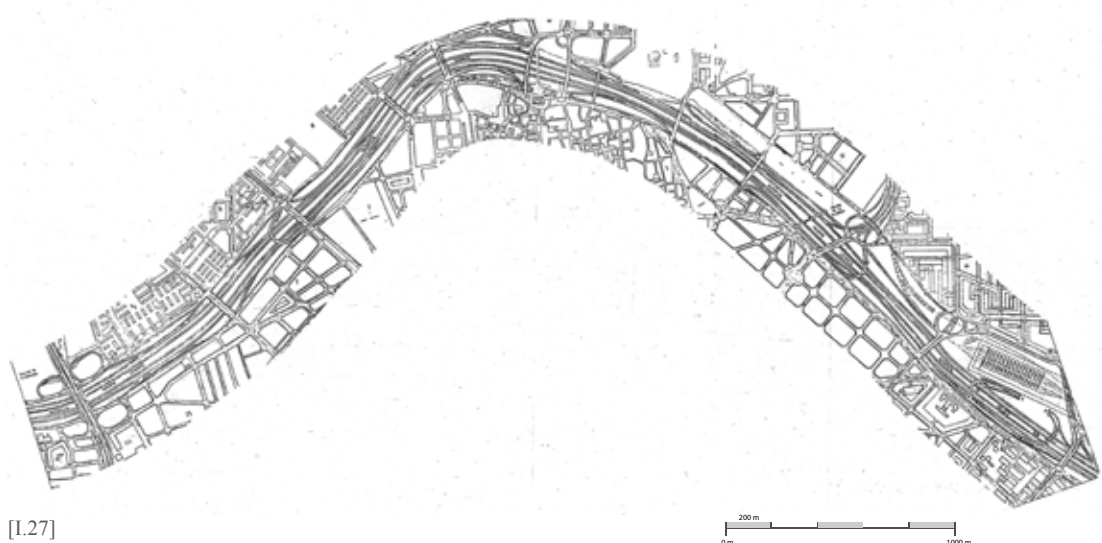
[I.24]



[I.25]



[I.26]



[I.27]

[I.24] A Estação do Norte a ser bombardeada. 1937 [I.25] fotografia aérea, bombardeamento do porto, 1939 [I.26] Desenho para proposta do rio Turia, 1946. [I.27] Caudal do rio Turia no plano de *Rede Arterial de Valência*, 1966



### 1.4. A ditadura Franquista - as decisões sobre Valência

Foi entre o dia 17 de Julho de 1936 e 1 de Abril de 1939 que Espanha foi assolada pela Guerra Civil (fig.[I.24]) . Este conflito despontou, após um fracassado golpe de estado por parte de uma fracção do exército contra o governo democrático da Segunda República Espanhola então no poder. O conflito termina com a vitória dos militares e sobe ao poder um regime ditatorial fascista liderado pelo general Francisco Franco<sup>21</sup> .

Tal como Portugal de Salazar, a Espanha - apesar das estreitas relações com a Itália de Mussolini e a Alemanha de Hitler - mantém a neutralidade durante a Segunda Guerra Mundial. Esta seria a versão oficial no entanto Valência foi uma das cidades castigadas meses antes do início da guerra, como prova disso são as imagens aéreas captadas, onde se vê claramente o bombardeamento do porto marítimo (fig.[I.25]). Uma das razões para tal era o facto da cidade ter uma costa marítima mediterrânea, mas também ligação terrestre Valencia-Madrid e Valencia-Barcelona.

Após o final da guerra em 1953, os Estados Unidos iniciam as relações diplomáticas com a ditadura Franquista e dois anos depois é reconhecido pela ONU<sup>22</sup> o mesmo regime.

Com a ditadura Franquista, proibiram-se os partidos políticos e iniciou-se uma severa repressão ideológica, encabeçada pela igreja. A fraqueza económica provocou uma profunda crise e o deficiente abastecimento dos mercados. O racionamento de comida, impôs-se durante mais de uma década.

Como em todas as ditaduras, o poder tentava passar a ideia de que estava tudo bem. Os acontecimentos negativos que aconteciam em Espanha e afectavam a população eram silenciados. A título de exemplo as inundações que em 1949 afectaram a cidade de Valência e causaram dezenas de mortos nunca foram noticiadas. Mas não conseguiram silenciar a tragédia da madrugada de 14 de Outubro 1957, quando o rio Túria transbordou, causando a morte de muitos valencianos.

Após esta catástrofe e para evitar novas inundações, Franco toma a decisão, desviar o rio por através de um novo caudal e construção do *Plano Sul*.

Mas antes de tomar a decisão de desviar o Turia, o regime utiliza-o como uma espécie de “propaganda”. Poderemos analisar o desenho em aguarela (fig.[I.26]), que fazia parte do *Plano Geral de Ordenação de Valência e sua Cintura* aprovado em 1946, onde se vê representada uma paisagem cuidadosamente desenhada que na sua essência, apresenta uma zona ribeirinha pacífica delimitada por edifícios “históricos” como que surgidos de um clima Nacionalista vivido recentemente na Guerra Civil Espanhola.

21 Francisco Franco Bahamonde, foi um militar, chefe de estado e ditador em Espanha de Outubro de 1939 a 20 de Novembro 1975 – data da sua morte. Nasceu em Ferrol, província da Galiza e 24 de Dezembro de 1892.

22 Organização das Nações Unidas

Nesta imagem o caudal é representado com água mas consideravelmente mais estreito como se o rio percorresse o seu leito sem nunca transbordar, dando-nos a sensação de controlo do homem perante a natureza. Não será demasiado considerar o desenho como uma representação idílica.

Neste mesmo desenho estão caracterizadas as margens, uma à cota inferior junto ao rio, onde surgem árvores, e percursos pedonais e a uma cota superior que funciona como uma segunda margem para circulação automóvel, e (pontualmente) os acessos de escadas com pontos de miradouro, sobre o rio. Os edifícios ficam na transição entre estes dois patamares, como se fizessem a ligação.

Em 1966, há uma estratégia para preencher os terrenos livres do Turia. O Ministério das Obras Publicas redige, a *Rede Arterial de Valência* que consistia numa global e completa construção de estradas e auto-estradas (fig.[I.27]).

De forma surpreendente e sem precedentes, o general Franco “cede” à vontade popular e anula por completo a ideia de construir auto estrada e proíbe qualquer circulação automóvel no antigo leito do rio Turia, abrindo espaço para o uso como zona exclusivamente ajardinada.

Propõe-se o lançamento de concurso de ideias para o antigo leito do rio. Entretanto, em 1975 com a morte de Franco a ditadura termina e a democracia volta ao país, são convocadas eleições. Todavia, os planos de Franco foram “respeitados” e avançou-se para o concurso de ideias para o novo Jardim.

## 1.5. CRONOLOGIA

**138 aC** - Fundação romana de Valência, numa ilha do rio Turia

**Séc. XI** – registos de uma das primeiras inundações sobre a cidade de Valência

**1328** – Registo de uma nova inundação

**1589** – Novo transbordo do rio Turia. 1ª intervenção para defender-se das inundações. Construção de parapeitos.

**1592** – Reconstrução da Ponte *del Mar*.

**1591 / 1789** - Construção de diques de contenção da margem do rio.

**1881 – 1890** – Primeira proposta conhecida para desviar o rio Turia a sul. Projecto de desvio e retirada da água da Albufeira da autoria de Joaquín Llorens e Andrés Soriano.

**1957, 14 de Outubro** – Ocorre a última enchente (riada) do Turia sobre Valência - a anterior foi em 1949 - com um caudal de 3.100 m<sup>3</sup>/seg., que com o transbordar do Barranco de Carraixet, inundou três quartos



- da cidade, em especial as zonas mais baixas e delas Malvarrosa e o Cabañal, ponto de confluência das avenidas de ambos os canais.
- 1958, 22 de Julho** - O Governo, propõem uma Comissão Técnica Especial e aprova a *Solução Sul* de desvio do rio Turia pelo centro da cidade, com um novo caudal de 12,6 km de longitude e 200 m de largura desde Quart de Poblet a Pinedo, com capacidade para 5.000m<sup>3</sup>/seg. de água
- 1961, 23 de Dezembro** – As Cortes aprovam uma lei - *Ley de Recursos relativos a la Solución Sur de Valência* - para um períodos de 10 anos com um orçamento de 4.300 milhões de pesetas para o projecto.
- 1969 Dezembro** – Realização das obras do novo caudal, que se inaugura sem se ter terminado os colectores. .
- 1966. 30 de Junho** - Aprovado o *Plan General de Valência*, adaptada a *Solução Sul*. A antiga estrutura do Turia destina-se à construção de uma autoestrada que ligaria Oeste-Este, desde a chamada *Autopista de Levante* (direcção a Madrid) até ao do Mediterrâneo (Tarragona-Alicante), cujo traçado passava pelas praias de Malvarrosa e de Cabañal e pelo interior do Porto até a Albufera.
- 1966** – O Ministério das Obras Públicas, através da direcção geral de estradas, elabora uma Rede Arterial de Valência, um dos estudos previstos no plano nacional de estradas para os principais núcleos urbanos do país, que deveriam desenvolver-se com o Plano de desenvolvimento de 1968-71. .
- 1966/72** – Primeiras movimentos de petição para o que o caudal seja zona verde
- 1973, Janeiro** – é tornado público o anteprojecto de auto - estrada de circulação a Valência, Puzol – Sollana pelo Oeste, conhecida por “*by Pass*”, elaborado pelo Ministério das Obras Públicas (MOP) e o de Sollana.
- 1973, 27 de Junho** – De visita a Valência para inaugurar a barragem Sul do porto, (e a pedido dos informadores) o ministro das Obras públicas, Fernández de la Mora, declara que “ *se os Valencianos desejam que seja zona verde, será zona verde o caudal do rio Turia*”.
- 1973, 13 de Dezembro** – Numa nova visita a Valência o ministro Fernandéz de la Mora, volta a afirmar que “*deixa nas mãos dos Valencianos o futuro do Turia*”.
- 1973, Dezembro** – Os reitores do Colegio dos Arquitectos, dos Engenheiros, dos Notários, o Secretario do Colegio dos Médicos e da Cmara Jovem, defendem publicamente o caudal como zona verde. Inicia-se uma série de declarações oficiais de entidades a que se

- soma a reivindicação popular, reproduzida pela imprensa local.
- 1975, 6 de Junho** – O Ayuntamiento inicia um acordo para classificar o caudal como “zona verde, possivelmente complementada com alguns serviços”, através de uma alteração ao Plano Geral, a solicitar ao MOP que termine qualquer obra que esteja a avançar prevista no plano vigente.
- 1974 / 75 / 76** – Vários autores refletem sobre o estado do rio Turia.
- 1975, 20 Novembro** – Morre o general Francisco Franco
- 1976, 9 de Janeiro** – O Ayuntamiento acorda modificar o *Plano Geral*, classificando o caudal como zona verde, desde o desvio do rio até à sua foz. A modificação do *Plano Sul* e a confirmação pela parte do Estado da propriedade do caudal para o Ayuntamiento.
- 1976, Outubro** – Constituição de Comissão Pró- Caudal de entidades e particulares, com o tema : “*El llit del Turia es nostre i es volem verd*”.
- 1976** - A 26 de Novembro o Conselho de Ministros acorda ceder gratuitamente ao Ayuntamiento a propriedade do caudal ao longo de Valência, com uma área de 119, 32 Has, “*com destino à rede viária urbana e parques públicos*”. Restam 17, 0 Has. junto ao porto e à parte de caudal de Quart e Mislata. Este acordo foi assinado pelo Rei de Espanha, Juan Carlos, a 1 de dezembro em Valencia. O Ayuntamiento aceita a atribuição a 14 de Dezembro. A 9 de Janeiro compromete-se a que “as vias urbanas devem ser exclusivamente para o acesso ao parque”.
- 1977, 21 de Março** – Como tomada de posse simbólica, são plantados 1000 eucaliptos no caudal do rio.
- 1977, 17 de Abril** - Entrega do estudo integral de transportes. O antigo caudal do rio Turia, é contemplado com as alternativas A e B. Na proposta B, projecta-se uma rede viária de alcance total, e na proposta A essa rede viária só com acesso ao Parque.
- 1977, 6 de Maio** – o Ayuntamiento aprova inicialmente a modificação do Plano geral de Valência, classificando o caudal como *Zona Verde* num total de 167,48 hectares – a totalidade do mesmo.
- 1977, 15 de Junho** – Primeiras eleições gerais, constituindo-se o 1º governo.
- 1977, Dezembro** - Informação pública do ante projecto do Metro, redigido pela direcção geral de Transportes. Uma das linhas passa longitudinalmente pelo caudal.
- 1978, 7 de Dezembro** - O Ayuntamiento lança um concurso de ideias de carácter nacional para a realização de um plano especial do parque urbano do rio Turia.

- 1979, 3 de Abril** – Eleições locais, constituindo-se o primeiro Governo constitucional através da coligação PSOE-PCE em 21 de Abril.
- 1979, 6 de Dezembro** - Inauguração da exposição dos trabalhos presentes no concurso de ideias para o antigo caudal do Turia. Anteriormente a 15 de Novembro, anuncia-se a não atribuição do 1º lugar(!).
- 1980, 31 de Julho** – O *Ayuntamiento* apresenta o Programa de Actuação Municipal entre os **1979/81**, em que se prevê a realização do *Plano Especial de Reforma Interior* do rio Turia.
- 1981, 6 de Abril** - A comissão de Urbanismo Municipal aprova a elaboração de um “*programa público de intervenção no caudal e não somente um documento de planeamento convencional*”. Uma vez o programa aprovado, com a intervenção das delegações municipais e consulta das entidades cidadãs, esta será a directriz para os editores do *Plano Especial*.
- 1981, 7 de Setembro** – A comissão de Urbanismo municipal aprova a contratação do Arquitecto catalão Ricardo Bofill, para desenvolver o avanço do *Plano Especial de Reforma Interior* do rio Turia.
- 1981, 18 de Dezembro** - A comissão de Urbanismo aprova o programa de participação cidadã do Plano Especial.
- 1982, 15 de Abril** – A Permanente Municipal aprova o programa detalhado de participação pública com a encomenda de uma maquete e monta uma exposição na *La Longa*.
- 1982, 11 de Junho** – O Atelier de Ricardo Bofill entrega ao *Ayuntamiento* o Avanço do Plano pelo que foi contratado.
- 1982, 14 de Junho** - Inauguração da exposição sobre a proposta para o Turia, nos salões de La Lonja que permanece aberta até 30 de Julho.\*
- 1984** - Aprovado o *Plano Especial* de Ricardo Bofill.
- 1985** - Começa a construção do parque urbano, conhecido como *Jardim do Turia*.
- 1987** - Inauguração do Palácio da Musica, a Ponte 9 de Outubro e do parque de diversões “*Gulliver*”.
- 1991** - Concluídos os tramos III, IV e V entre o Ponte Campanar e San José.
- 1998** – É inaugurado o primeiro edifício da Cidade das Artes e das Ciências: Hemisférico, seguido do Oceanário e o Palacio das Artes. Também nesse ano foi inaugurada a Ponte de las Artes.
- 2000** - Inaugurado o Museu das Ciências Príncipe Felipe.
- 2002** – É inaugurado o Parque da Cabecera.

\* Cronologia com base em PEÑIN, Alberto, *CIMAL 15, Cadernos de cultura artística*, Colégio Oficial de Arquitectos de Valencia, Valencia, 1982, p. 27 á 30



## CAPÍTULO II

PROJECTOS DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DO TURIA

## 2.1. Os planos de Ordenação de Valência - a importância do rio

*“Valência era uma cidade que tinha transferido usos e funções para uma caótica periferia, cujo lento crescimento se tinha levado a cabo, num território condicionado por uma anárquica rede de estradas e vias ferroviárias. As reformas urbanas planeadas inicialmente com o âmbito de conseguir uma grande e coerente cidade não tinha sido capaz de articular um planeamento global, capaz de dar alternativa ao modelo da cidade burguesa, baseado exclusivamente na ideia de ampliar para reformar o existente, tinha sido projectado (...) temporariamente e desenvolvido durante a segunda metade do século XIX.”*<sup>1</sup>

Valência começa a conhecer na segunda metade do século XIX uma nova realidade no panorama urbano. A cidade cresce e estende-se para fora do recinto amuralhado e portanto, a relação com o “novos” terrenos circundantes suscita interesses renovados.

Segundo António Garcia Heredia, no contexto urbano do caso valenciano, nos finais do século XIX e principio do século XX, as propostas de expansão e a abertura de eixos/avenidas para saneamento e para avenidas ajardinadas não passavam de meras ideias isoladas, sem qualquer previsão de conjunto para a cidade e a sua periferia.

Para Luis Perdigón o crescimento da cidade, previsto nos novos planos de 1858 - *Projecto Geral de expansão da cidade de Valência* da autoria de Monteón, Sancho e Calvo (fig.[II.01]) - e 1907 - *Projecto de Expansão de Valência e Ampliação do Existente* da autoria de F.Mora (fig.[II.02]) - são convertidos numa geometria aplicada com mais precisão. Os desenhos de expansão da cidade eram, ao mesmo tempo melhorias e reformas do antigo, projectadas após a demolição da muralha medieval, requerendo planos exactos, onde são traçados os novos alinhamentos da cidade.

A expansão e reforma de Valência é aprovada após a demolição das muralhas medievais segundo o *Plano Geral de Valência e o Projecto de Expansão*. O plano de ordenação da cidade que irá ser aprovado e construído data de 1884 (fig.[II.03]) da autoria de Ferreres, Arnau e Calvo.

Curiosamente, a outra margem continua a ser “ignorada” no aspecto urbano, pois não se prevê qualquer expansão da cidade. Esta cresce para sul, encarando o rio como uma barreira natural.

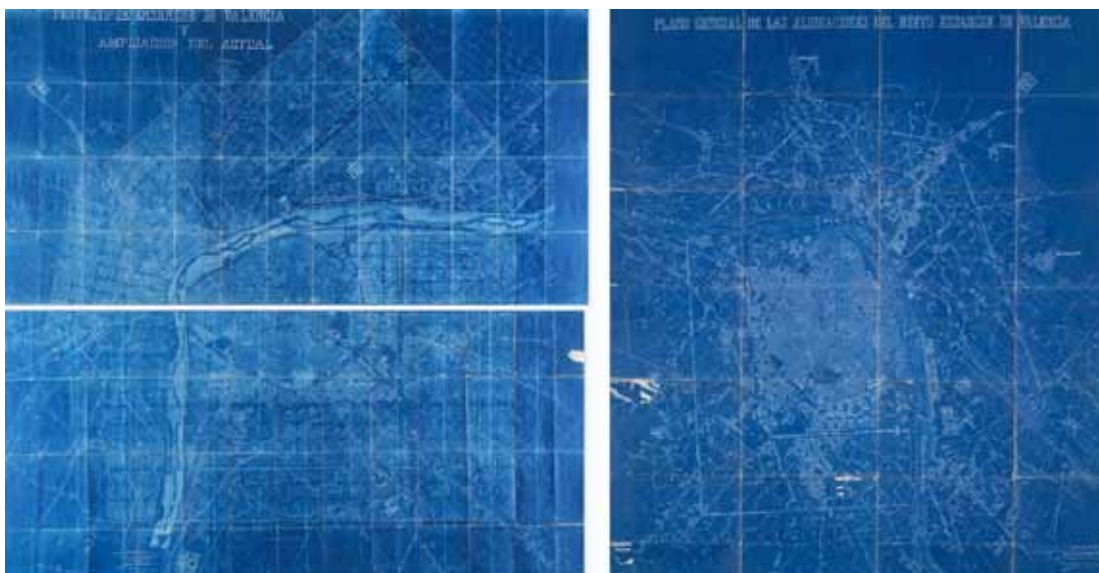
Os Planos mais tarde apresentados, tentam responder assim à necessidade de alargamento do território.

---

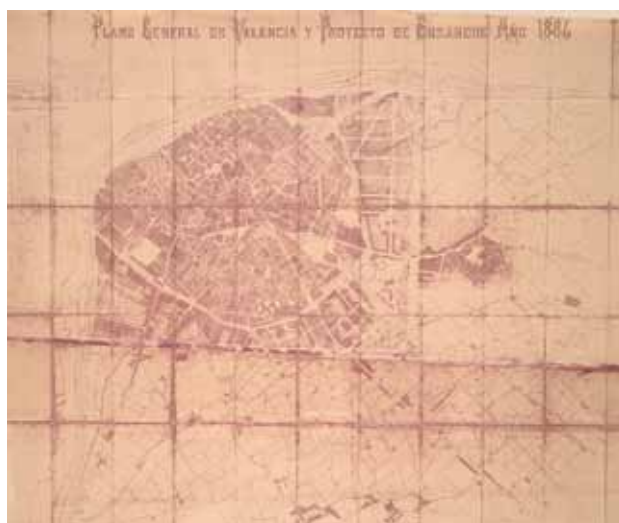
<sup>1</sup> LLOPIS ALONSO, Amando; PERDIGÓN FÉRNANDEZ, Luis; “Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)”, Ed. Univ. Politècnica de València, 3ª edición. València, 2012.



[II.01]



[II.02]



[II.03]

[II.01] *Projecto Geral de expansão da cidade de Valência*, Monteón, Sancho e Calvo, 1858 [II.02] *Projecto de Expansão de Valência e Ampliação do Existente*, F.Mora, 1907 [II.03] *Plano Geral de Valência*, Ferreres, Arnau e Calvo 1884





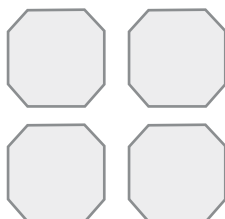
[II.04]



[II.05]



[II.06]



[II.07]

[II.04] Plano Geral de Valência, *Anónimo*, 1925 [II.05] Vista aérea da cidade de Valência, 1932 [II.06] Plano de Cerdá para Barcelona



Valência foi buscar nos finais do século XIX, timidamente referências da “cidade linear de Madrid” do arquitecto Arturo Soria<sup>2</sup>. Como refere, António Garcia Heredia o desenho do Passeio de Valencia ao Mar, “*fornece-nos uma pálida imagem desses novos conceitos urbanísticos*”<sup>3</sup>. Este é um exemplo que não deixa de ser uma excepção para tentar resolver problemas pontuais.

Nos finais da década de 1920, a cidade é classificada por Luis Perdigón como, uma “*cidade dispersa e inacabada*”<sup>4</sup>, como é testemunho o *Plano Geral de Valência* (fig.[II.04]) e as fotografia aéreas dos anos 30 (fig.[II.05]).

As primeiras décadas do século XX, coincidem com uma grande reforma que se desenvolve um pouco por todo o país. Nesta época é aprovado o plano de “Cérda” (fig.[II.06]) em Barcelona.

O Plano de Barcelona consiste basicamente numa grelha de quadrados, postos repetidamente, de forma a criar uma malha. Os vértices dos quadrados eram biselados a 45° (fig.[II.07]) para facilitar a circulação do automóvel, com prédios dispostos no seu perímetro. Cada quadrado, “funcionaria” de forma independente e teria no seu interior árvores e equipamentos comuns, fornecendo iluminação e ventilação aos edifícios além de criar pátios semi-públicos. Prevvia-se o “rompimento” controlado desta malha urbana regular, através de grandes diagonais que cruzariam a cidade, fazendo a ligação entre os núcleos novos e o centro antigo.

Em 1933, a nível europeu, o urbanismo tinha iniciado um novo método e paradigmas a partir da “*Carta de Atenas*” pelas mãos de Le Corbusier e pelo grupo do CIAM. O foco do “funcionalismo racionalista”, em Espanha teve como pioneira a cidade de Barcelona, já anteriormente referida.

O Ministério do Interior espanhol, em 1944 propõe a criação da Comissão Superior de gestão territorial da província de Valência, para desenvolver “*um plano capaz de ordenar e dirigir as actividades construtivas, e industriais que põem em grande perigo o desenvolvimento futuro de uma região com tanta riqueza agrícola*”<sup>5</sup>. Pensando inicialmente como um plano à escala provincial, cingiu-se somente à região de Valên-

2 Em Espanha, Arturo Soria e Mata [1844-1920] projecta a Cidade Linear (1882) situada a sete quilómetros do centro de Madrid, uma estrutura urbana extremamente relacionada com um sistema de transportes rápidos, que articula o caminho-de-ferro com o desenvolvimento urbano.

3 GARCÍA HEREDIA, Antonio, “*Principio y fin del área metropolitana de Valencia. De la autarquía a la democracia*” in “*Historia de la ciudad: V. Tradición y Progreso*”. Eds. Colegio Territorial de Arquitectos de Valência. Valência, 2008. p.259

4 LLOPIS ALONSO, Amando; PERDIGÓN FÉRNANDEZ, Luis; “*Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*”

5 LLOPIS ALONSO, A., “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*,” p.276



[II.08]

[II.08] Plano Geral de Ordenação de Valência, 1946

cia, composta por 29 municípios e com cerca de 500 km<sup>2</sup> de extensão.

O *Plano Geral de Ordenação de Valência*, foi aprovado em 1946 (fig.[II.08]), e como diz Tito Llopis “*pela primeira vez na história a cidade está completa quer a nível regional quer a nível metropolitano*”<sup>6</sup>.

Os responsáveis por este documento urbanístico foram os arquitectos Germán Valentín-Gamazo e Manuel Muñoz Monasterio directores da “*Equipo de Madrid*”<sup>7</sup>, que classificaram o plano como ambicioso e justificaram-no devido ao rápido crescimento dos núcleos urbanos da cidade e a densa rede de comunicações, aspectos que segundo eles requeriam uma solução urbanística conjunta.

Contudo esta solução global, passava inevitavelmente por uma solução para o leito do rio Turia. Germán Valentín-Gamazo observou que:

*“(...) será possível fazer ao longo do rio, vias de traçado viária que constituirão uma rede de futuras ligações. Vias secundárias iram-se ligar aos centros dos bairros – uma série de praças com pequenos jardins que irão fazer parte os serviços públicos de cada bairro. Serão vias secundárias aptas para o transporte urbano, a fim de deixar as arteriais principais livres para a construção do eléctricos e outros meios de transportes que dificultam a circulação.”*<sup>8</sup>

Este plano tinha também, como objectivo urbanizar os novos terrenos do antigo caudal do rio. Para tal acontecer, pretende-se que a água não entre no antigo caudal de forma a evitar definitivamente futuras inundações. É importante ter a noção e o controlo de infiltração de água nos terrenos.

Uma vez eliminado o risco de inundação dos edifícios, podia-se reduzir a secção transversal do caudal e assim, seria possível construir ao longo do antigo caudal importantes vias de tráfego que estariam ligadas a uma rede arterial futura de conexão em toda a cidade.

Segundo Luís Perdigón, alguns edifícios da Cidades das Artes e Ciências têm exactamente esse problema, como estão abaixo da cota “normal” nos meses de chuva ocorrem infiltrações e inundações nos pisos inferiores.

<sup>6</sup> *idem, ibidem*

<sup>7</sup> Equipa composta por: Engenheiro Civil Dicenta-Dep.Valencia; Engenheiro Pichó-Ayuntamiento; Engenheiro Oñate- Chefe Obras pública de Valência; Villar e Reys-Servico Agronomia; Reig- Delegação Industrial; os arquitectos Grau, Bueso e Bellod- Faculdade de Valência; Arquitectos Moya e Campos de Madrid

<sup>8</sup> LLOPIS ALONSO, A. , “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad,*” p.277

No contexto espanhol em 1946 - no período imediato ao pós-guerra - os planos conceptuais anteriormente mencionados, levam a que no território espanhol haja uma reflexão para o desenvolvimento do “*urbanismo funcional*”. Planeia-se que a cidade no seu conjunto se desenvolva sobre um território circundante. Assim, o Plano Geral, assenta em pressupostos de vivência em comunidade, ajuda mútua, auto-suficiência e produtividade. O desenho do território apresenta-se como um conjunto mais alargado, unido e “libertado” do centro da cidade.

Tudo, é reflectido nos Planos Gerais que se propõem e que são aprovados na década de 1940 para as cidades mais importantes de Espanha como são os casos de Madrid, Valência e Bilbao. A cidade mediterrânea é uma das primeiras cidades que vê aprovado o novo planeamento urbano, segundo a nova concepção de urbanismo, através do “*Plano Geral de Valência e sua Cintura*.”<sup>9</sup> .

Um dos pontos chave do plano de 1946, prende-se com o facto de se querer urbanizar e “ocupar” o leito do rio Turia. A ideia seria construir “*previamente o lago “Generalísimo” para assim evitar as inundações perigosas bem como, diminuir parcialmente os 100 metros de comprimento do rio. Parte do seu caudal e das suas margens serão aproveitadas para construir e os terrenos serão convertidos em jardins.*”<sup>10</sup>

Porém, havia quem defendesse pontos de vistas diferentes com propostas “surpreendentes”. Segundo refere Tito Llopi, “*para os engenheiros civis da época, Valência necessitava de libertar o leito do rio das pontes que o transpunham, construindo outras que causariam o mínimo obstáculo à circulação da água do rio*”<sup>11</sup> . O rosto visível desta tomada de posição é o autor da ponte de Ademuz, o engenheiro Carlos Fernández Casado que defendia a manutenção da água no caudal original, mas depois da inundação de 1957, propôs uma solução extremamente radical que consistia na substituição de todas as pontes antigas de Valência que segundo ele, durante o perigoso aumento do fluxo da água no caudal não serviam para comunicar, e por outro lado alteravam profundamente a circulação hidráulica.

Contudo, havia quem simplesmente defendesse o “controlo” da água do riodentro dos limites, como foi o caso do arquitecto madrilenho Luís Moya Blanco.

Tal como as propostas anteriores para o rio, nenhuma destas foi executada.

---

9 A lei de Bases para a Ordenação Urbana de Valência e sua região a 18 de Dezembro de 1946, aprova o Plano que oferece a singularidade de afectar os municípios da região.

10 SORRIBES, Josep, “*Valencia, 1957-2007. De la riada a la Copa del América*”, p.65

11 LLOPIS ALONSO, A. , “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*,” p.280

No ano de 1947 é proposta uma nova solução para o Turia, que já foi descrita nos capítulos anteriores da autoria do engenheiro Berriochoa, intitulado: “3ª solução do Plano Berriochoa”.

Há que ter em conta que o plano de ordenação de território em Valência é baseado em dois factores estudados previamente. O rápido crescimento demográfico (fig. [II.09]) e o aumento de tráfego e mercadorias que têm impacto nos núcleos urbanos. Visto que a cidade é portuária, há necessidade de dar resposta com uma rede comunitária que cubra estas exigências.

O crescimento urbano de Valência é semelhante a outros casos europeus, caracterizado por um desenho territorial central densamente povoado e por uma periferia de pequena e média dimensão. As distâncias tornam-se cada vez mais curtas marcadas pela velocidade e pela facilidade de deslocação, traçada no território por uma matriz rural, que permanece desde o processo de industrialização.

Esta organização da estrutura urbana desenvolve-se a partir de “células urbanas” ou “mini-cidades”, ligadas por vias “arteriais” a que estão vinculados locais de trabalho (indústria), lugares de habitação e também em alguns casos pontuais os parques verdes.

É claro que os primeiros estudos para a planificação urbanística de Valência, estavam direccionados para os sectores urbanos de maior intensidade mas com a pretensão de definir zonas sobrelotadas e espaços verde. Estes trabalhos teriam continuidade com a redacção do Plano Geral de Ordenação, desde que se pudesse superar os obstáculos políticos.

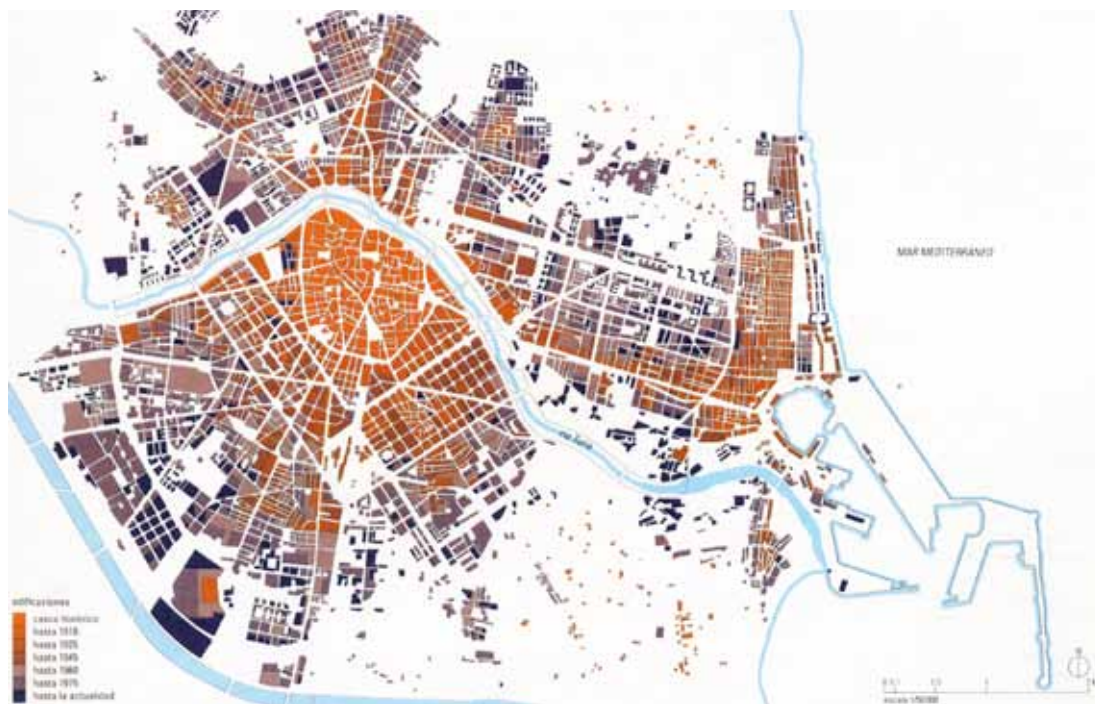
Porém, havia a necessidade de executar obras que criassem condições efectivamente agradáveis para o usufruto da população.

## **2.2. A Solução Sul**

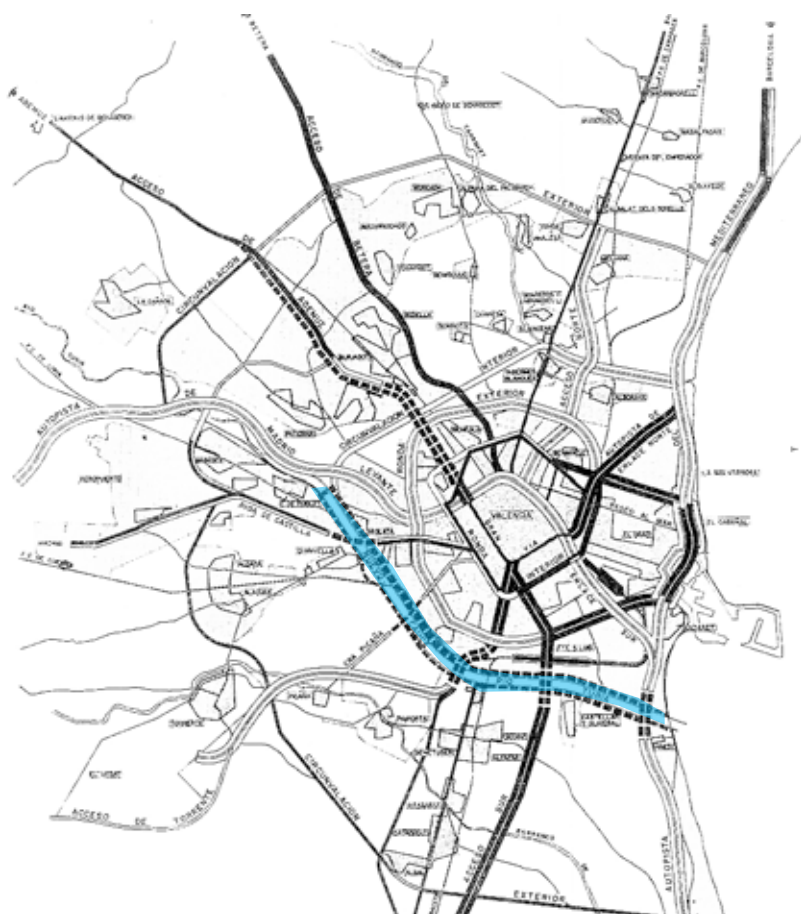
Como já observamos nos capítulos anteriores, os finais do século XX e início do século XXI foram recheados de propostas, opiniões e decisões em relação à cidade. Contudo agora começamos a aproximar-nos da concretização da proposta que irá transformar para sempre o destino do rio Turia.

O arquitecto Fernando Martínez Garcia Ordóñez e o engenheiro Cláudio Gómez Perreta, apresentaram a conclusão do seu estudo no *Ayuntamiento* de Valência, vinte e três dias (!) depois da trágica inundação de 1957 e basicamente propuseram a possibilidade de desviar as águas do rio antes de entrar na cidade.





[II.09]



[II.10]

[II.09] crescimento da cidade, com representação dos “dois rios” [II.10] *Solução Sul, Ordenação Técnica da Cidade e da sua Região*

Uns meses mais tarde, em Janeiro de 1958, após análise do ponto de vista técnico e económico das diversas propostas, constitui-se a *Comissão Técnica Especial*, liderada pelo ministro Pedro Gual Villalbí e o director de urbanismo Pedro Bidagor Lasarte.

A 22 de Julho do mesmo ano, foi aprovado em Conselho de Ministros, o princípio da *Solução Sul* como objectivo o desvio do rio Turia e é a base no plano conjunto da cidade. Como consequência os serviços do *Ministerio de la Vivienda*, deveriam rever o *Plano Geral de Ordenação Urbana de Valência*, com o objectivo de adaptá-lo à *Solução*.

No que diz respeito ao urbanismo este documento – *Solução Sul* - tem como princípio base a “*Ordenação Técnica da Cidade e da sua Região*” (fig.[II10]) . Os seguintes quatro pontos resumem os principais objectivos do plano :

*“a) limitação do crescimento da cidade até sul, sobre terrenos de cultivo. Orientação do crescimento para noroeste sobre terrenos mais seguros e baratos.*

*b) Criação de uma rede de ligações; eixo Este-Oeste para a conexão de acessos e ligação com cidades satélite, aeroporto, porto e praias.*

*c) Zoneamento (delimitação de zona) urbana e regional.*

*d) Utilização do caudal urbano do Turia”*

*Cada um destes pontos é justificado no mesmo documento:*

*- A barreira para limitar o crescimento da cidade para sul configura-se através de vários elementos: o caudal de 200 metros, o declive de protecção hidráulica, as estradas, auto-estrada e as estações ferroviárias. Quer evitar-se a construção destas estações em focos de futuras zonas industriais ou zonas urbanas.*

*- no que diz respeito à rede de ligações, há que ter em conta a situação atribuída à estação, pensada para as ligações a norte, em vias num desnível inferior em relação à Estação de Aragón. A ligação do eixo Este - Oeste, aponta-se para várias possibilidades, entre elas para o desenvolvimento pelos acessos de Marid-Alicante (Este-Oeste), de Barcelona-Alicante (Norte-Sul) e para a ligação da cidade com as praias del Saler, o porto marítimo e o aeroporto.*

*Ao longo de uma das margens do caudal “abandonado” propõem-se uma linha ferroviárias Este-Oeste*

*- Delimitação urbana e regional especificado através da atribui-*



[II.11]

[II.11] A evolução das principais vias da cidade.



*ção de usos industriais a Sudoeste e Noroeste vinculados a cidades “satélites”, onde os trabalhadores tenham mais facilidade em conservar a sua vinculação à terra.*

*Propõem-se a construção de três zonas comerciais com o objectivo de descongestionar o centro histórico. Estes estariam localizados junto à estação do Norte, acesso de Ademuz junto à ponte Fernando el Católico na proximidades da nova estação. Todos são convertidos em centros de comércio e negócios.*

*- O caudal urbano do rio Turia preconiza-se como a coluna vertebral da nova cidade ao quebrar a tradicional barreira e deslocar para norte o núcleo urbano. Fica assim com uma vasta zona habitada na margem esquerda do caudal. As funções deste eixo são as circulações extra urbanas, funcionando como uma ligação para centros importantes da futura cidade. Pode ainda aproveitar-se para fins lucrativos: comerciais, residenciais seccionadas. É uma magnífica oportunidade para dotar a cidade com espaços verdes.”<sup>12</sup>*

Um dos desafios do projecto do plano, passa por descobrir uma solução hidráulica eficiente. Construção de colectores para os esgotos, bem como a construção de pontes e estradas (fig.[II.11]) que sejam necessárias para uso viário e ferroviário. Contudo, este plano não ignora a importância do mar na cidade, contemplando também uma solução marítima. Uma das intenções na *Solução Sul* era a criação de uma “barreira” para travar o crescimento urbano desenfreado para sul.

O plano compromete-se a conservar as acéquia que suportam a prática agrícola e se necessário modificá-las com o intuito de as melhorar.

No panorama geral, o documento contém soluções de ligação ferroviárias, acessos de estradas, linhas de metro subterrâneo - que agora poderia cruzar o rio, sem condicionantes – e a expansão do porto.

Englobado no plano, estava inserida a solução desenhada para o antigo caudal do rio, da autoria da *Comissão Técnica Especial* que consistia na construção de novas pontes, estradas para o tráfego de alta velocidade – carros e comboios - e metropolitano. As ideias são claras e pretendia-se que no caudal se pudesse desenvolver num eixo de circulação rápida e na cota superior outras vias mais lentas de ligação às estruturas da “nova cidade”.

<sup>12</sup> GARCÍA HEREDIA, Antonio, “Historia de la ciudad: V. Tradición y Progreso” p.263



[II.12]



[II.13]



[II.14]

[II.12] Fotografias da maquete, de uma solução para o antigo leito [II.13] Obras de construção do novo leito, 1967 [II.14] O novo leito do rio Turia, 2013

Como se previa, a execução do projecto teria custos elevados pelo que apresentou-se a possibilidade de vender lotes de terreno no interior do antigo rio de maneira a financiar a obra. Todavia esses terrenos deixados livres, teriam um preço elevado e seriam divididos por sectores onde se poderiam erguer edifícios comerciais, residenciais e núcleos industriais e nos terrenos finais - junto ao mar mediterrâneo - surgiriam os espaços verdes sempre necessários na cidade.

O projecto foi tornado publico através de uma maqueta (fig.[II.12]) onde mostra a ordenação prevista para o caudal e para as margens, projectada pela Solução.

Contudo, a *Solução Sul* superava as propostas anteriormente apresentadas devido às claras intenções, desenho e documentos apresentados. Nos finais da década de 50 o plano teve uma notoriedade por toda a Espanha, segundo Tito Llopis “*são testemunho os vários artigos publicados na imprensa diária e revistas especializadas*”<sup>13</sup>.

### 2.3. O Plano Sul - execução, financiamento e curiosidades

Tal como referido anteriormente e segundo Luís Perdigón, a pretexto das trágicas inundações de 1957 avança-se com a execução do Plano Sul de desvio do Rio Turia.

Em 1958, baseado na *Solução Sul*, aprova-se um “novo” Rio Turia que iria percorrer o sul da cidade de Valência e iria manter as “*acéquias*”. Pretendia-se que o caudal tivesse 12,6 quilómetros de comprimento, 200 metros de largura e uma capacidade de escoamento de 5000 m<sup>3</sup>/segundo. Teria o início em Quart de Poblet e conclusão em Pinedo.

Finalmente, nos finais da década de 60 são executadas as obras do “*Plano Sul*” (fig.[II.13] e fig.[II.14]). Começa a ganhar forma um novo caudal do Turia.

A curiosidade e a singularidade do projecto leva os valencianos a visitarem as obras. Estas visitas começam a ser frequentes e em Janeiro de 1968 começa a funcionar aos Domingos e feriados um serviço especial de autocarros. Um dos pontos da cidade onde saíam estas excursões era a Estação do Norte, onde colocavam anúncios para incentivar os cidadãos e turistas a fazer a visita.

Tudo isto eram formas que o regime Franquista utilizava para se auto promover perante a população mostrando a sua grandiosidade, reflectida na mega-obra do “*Plano Sul*”.

Curiosamente no ano de 1963 é aplicação de uma sobretaxa em cartas e telegramas para financiar a obra.

13 Conversa do autor com o arquitecto Tito Llopis



[II.15]

[II.15] Selos dos correios, que ajudaram a financiar o *Plano Sul*

*”A 15 de Janeiro de 1963, começam a cobrar uma sobretaxa para a correspondência (25 centimos) e telegramas (50 centimos – Moeda: peseta), movimentados desde Valência, que o governo tinha autorizado para contribuir para as obras do Plano Sul. A primeira emissão de selos especiais tinha como desenho o escudo do rei Jaime I nos correios e o escudo da cidade nos telégrafos.”*<sup>14</sup> (fig.[II.15]).

A construção do novo caudal levava a que o antigo começasse a ficar cada vez com menos água, mas (ainda) não estava totalmente imune às inundações. É no período das obras que se “ocupa” o antigo leito do rio com campos desportivos<sup>15</sup> e começam a ser construídas ou remodeladas pontes especialmente nos primeiros sectores – oeste - para facilitar o trânsito.

Mesmo com a conclusão do desvio do leito do rio, surgem vozes críticas sobre o modo como a obra foi executada porque ainda circulava água (suja) no velho caudal. É publicada uma crítica à obra segundo notícia o jornal *“Las Provincias”* de Dezembro de 1969:

*“(…) no dia 22, o Ministro das Obras Públicas, Federico Silva Muñoz, inaugura o novo caudal do Turia com todas as suas pontes e infra-estruturas, obra já terminada. Embora ainda não se possa dizer que no antigo caudal não circule água, até que se modifiquem as redes saneamento e de esgotos da cidade.”*

O caudal está livre, o que constitui uma magnífica oportunidade para construir um programa “especial”, capaz de ser benéfico para a cidade e para os cidadãos.

## **2.4. Ideias e Projectos:**

### **2.4.1. Debate sobre o vazio**

A decisão de desviar o rio Turia, permitiu que outras acções, anteriormente desenhadas tivessem sido analisadas. Contudo, nem todas essas eram favoráveis porque tinham a particularidade de terem uma problemática diferente. Por exemplo, os planos anteriormente referidos de Joaquín Llorens e Fernández de Córdoba em 1882 tinham como objectivo o aproveitamento agrícola, e a proposta de Berriochoa (1945) que ti-

<sup>14</sup> LLOPIS ALONSO, A., *“Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad;”* p.280

<sup>15</sup> Autorizou-se a construir no interior do velho caudal em 1968, um campo de rugby e em 70 inaugura-se seis campos de futebol





[II.16]



[II.17]

[II.16] *Rede Arterial de Valência, 1966* [II.17] *Pormenor da Rede Arterial de Valência, em frente às Torres de Serrano, 1966*

nha como objectivo a resolução da rede ferroviária. A única semelhança em todas as propostas era de facto o desvio do rio Turia sempre sob o pretexto de desenvolvimento e expansão da cidade.

Valência tem agora uma oportunidade de resolver alguns problemas latentes.

Em 1966 foi aprovada a *Rede Arterial de Valência* (fig.[II.16]), estudada de acordo com a *Solução Sul*. Aproveitando o facto de estarem a ser executadas as obras e deixados “livres” os terrenos do antigo rio, existe um plano que se fosse construído, seria um duro golpe para o velho caudal. Este projecto é surpreendente!

Mostra um caudal totalmente preenchido por auto-estradas com quatro faixa de rodagem principais e um grande numero de nós e ligações que conectam com as estradas já existentes.

Esta obsessão levava à perda de identidade de alguns “ícones” da cidade, como é o caso da desfiguração da Porta de Serranos (fig.[II.17]). A dita “*coluna vertebral*” tinha, pura e simplesmente desaparecido, e com ela a moderna frente urbana. As pontes existentes, iriam ser substituídas por outras dedicadas também ao tráfego de alta velocidade.

Este é o limite de uma situação agressiva para a cidade.

Quando esta possível solução foi tornada pública as reacções foram quase instantâneas contra a execução do projecto. A situação levou a que a população, não aceitasse este provável desfecho para o “seu rio”. Não será demasiado dizer que afinal, pretendia-se substituir a água pelo alcatrão!

#### 2.4.2. A proposta do grupo *Vetges i Tu*

Parece-nos positivo destacar a proposta de 1974 que segundo Amando Tito Llopis “*é a primeira proposta desenhada e conhecida para que o Turia se convertesse, na totalidade, num parque urbano verde*”<sup>16</sup>. A ideia partiu de um grupo de estudantes de arquitectura do qual ele fazia parte, que se deram a conhecer com o nome de “Vetges Tu” que curiosamente mais tarde abrem o seu próprio atelier com o nome de Vetges Tu i Mediterrània SL, onde intervém nos sectores I e II do ajardinamento do Turia. Estes jovens souberam “ouvir” a vontade popular, e sem qualquer tipo de interesse “político e económico” dão à cidade uma coluna vertebral totalmente verde.

A proposta gráfica desenha por este grupo de arquitectos<sup>17</sup>, é publicada em forma de cartaz e incluído como anexo no livro-informativo “*Ni desarrollo regional, ni ordenación del territorio: el caso valenciano*” (fig.[II.18]).

Este projecto surge como uma contra planificação das ideias anteriormente pro-

<sup>16</sup> Conversa do autor com o arquitecto Tito Llopis

<sup>17</sup> Equipa constituída por: Miguel Arriaz, Per Joan Devese, Rafael Ferrando, Gonzalo Garcia, Amando Llopis, Juanmaria Moreno e Pedro Soler



[II.18]

[II.18] Proposta de ajardinamento, *Vetges i Tu*, 1974



postas. Esta é uma opção muito utilizada, durante estes anos, em países da Europa central com o objectivo de ajudar à realização de planos urbanísticos, pondo ao alcance dos movimentos sociais, opções alternativas elaboradas com objectivos diferentes dos utilizados até então.

Segundo os autores, a finalidade da proposta consistia em “*mostrar as possibilidades de utilização do velho caudal para que sirva como ponto de referência e base de confrontação com outras soluções, agilizando com ele o processo de crítica que sem sombra de dúvidas, descobrirá novas variáveis na hora de realizar o projecto definitivo.*”<sup>18</sup>

O novo espaço público desenha-se sobre um eixo principal exclusivamente convertido num parque urbano linear de acesso livre e com água, protegido do tráfego automóvel. Os automóveis só circularão nas pontes e estradas paralelas ao parque numa cota superior. O desenho da proposta mostra bem a intenção do novo parque urbano comunicar pontualmente com alguns jardins históricos próximos, como é o caso do Jardim Botânico e o Jardim del Real.

A planta, mostra um parque exclusivamente “verde” percorrido em muitas direcções por calçada e caminhos de terra, para que os peões e bicicletas possam percorrê-lo sem obstáculos, alterando pontualmente a densidade das árvores junto ao curso de água, criando nalguns pontos uma espécie de bosque tal é a densidade arborizada. Contudo, este novo eixo de parque urbano, albergava também construções destinadas à prática desportiva de lazer, respeitando assim os campos de futebol e rugby - construídos instintivamente pela população quando o caudal estava seco.

Estes recintos são projectados a uma cota mais baixa do nível do parque, para que não interfiram com as pessoas que passeiam no parque. Segundo Tito Llopis, que faz parte da equipa *Vetges i Tu*, uma das intenções do projecto era relacionar o parque urbano com toda a cidade através da “*revalorização da imagem da cidade antiga, através da melhoria dos parapeitos do antigo rio algumas frentes urbanas, e a integração das pontes históricas nas novas linhas de água.*”<sup>19</sup> Este novo espaço proposto por esta equipa apresentava um tranquilo e protegido parque verde, que iria ao encontro da vontade popular, e segundo os autores era um projecto “*alcançável num futuro não muito distante*”.

De todas as propostas, esta é a que mais se próxima do que hoje conhecemos do Jardim do Turia.

18 LLOPIS ALONSO, A. , “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad;*” p.283

19 *idem.ídem*, p.284

### 2.4.3. Propostas para o rio como espaço público

As propostas apresentadas anteriormente, englobavam o rio Turia num contexto mais geral da cidade, a partir do momento em que se toma a decisão de desviar o Turia, as intenções são mais claras e objectivas para uma solução que caminha a cada proposta para o ajardinamento.

A década de 70 foi um período chave para a cidade de Valência mas sobretudo para o Túria. Várias foram os trabalhos de consolidação dos terrenos do antigo caudal, os protestos, ocupações simbólicas dos terrenos do Turia e reivindicações por parte de organizações e anónimos até chegar ao que conhecemos hoje.

Valência vivia um período de decisões e ao mesmo tempo de incertezas em relação ao “rio”. A população toma como seu os terrenos do antigo leito do Turia e começa a plantar árvores e em dias festivos “ocupam” os terrenos, como sempre o fizeram, para usufruto da comunidade.

No ano de 1972, o ministro das Obras Publicas espanhol, Gonzalo Fernández de la Mora confirmou que não se construiria nenhuma auto-estrada no antigo leito do Turia, mas que haveria algumas ligações pontuais de estrada para o uso automóvel. Pelo que neste momento o Turia seria uma mistura de zona verde com algum tráfego automóvel. Esta “mistura” não agrada à população de maneira nenhuma.

Pode dizer que este é um ponto intermédio entre a proposta da *Rede Arterial de Valência* e o plano de ajardinamento que irá ser concretizado.

Em 1973, outra das soluções apresentadas viria da rede de Transporte Integrado, que incorporava duas vias rápidas nos eixos extremos de cada margem, divididos somente pelos parapeitos. À cota da cidade surgia o “corredor” viário apoiado por passeio pedonal, na cota inferior surgia o uso exclusivo do metropolitano, deixando na zona central um “parque verde” com árvores, acessível por rampas e escadas. Este projecto previa a conservação das pontes históricas da cidade. Todavia esta proposta tinha chegado demasiado tarde, porque a população valenciana já tinha consolidado a ideia de transformar os terrenos do antigo caudal do Turia num parque urbano, e já se começava a popularizar o slogan : “*O leito do rio é nosso e queremos-lo verde*” (fig.[II.19]) .

Entre outros projectos, cabe destacar também o do engenheiro Luís Merelo, um projecto de 1975 (fig.[II.20] e (fig.[I.21]) , que propunha o antigo caudal do Turia como espaço “verde” da cidade, complementado por outros elementos.

O projecto na sua globalidade é mais ambicioso, havendo lugar a três objectivos distintos: criação de um lago artificial com um porto marítimo com as águas do Turia, criação de uma linha ferroviária paralelamente ao antigo leito que ligasse aeroporto e

porto marítimo e ainda área ajardinada. É pretensão do engenheiro com a construção deste lago que haja maior proximidade entre a cidade e o mar. O lago deve ser também para uso desportivo e acoplado a um porto que terá construção de apoio à indústria.

Segundo Tito Llopis é uma *“ambiciosa proposta global muito bem documentada e argumentada, utiliza técnicas gráficas esquemáticas mas muito directas, como são os desenhos e a fotomontagem.”*<sup>20</sup>

No que diz respeito à linha ferroviária, esta deve ser de alta velocidade num carril aéreo, paralelo ao Turia, para que a ligação seja mais rápida e directa entre o aeroporto e o porto marítimo. Esta situação faz-nos lembrar os comboios Maglev (Magnetic Levitation Transport) de levitação magnética<sup>21</sup> (fig.[II.22]), tal como existe em Xangai na China, que liga o aeroporto internacional de Pudon a Xangai.<sup>22</sup>

No território espanhol, esta proposta pioneira do comboio já tinha sido ensaiada, na década de 70 em Las Palmas nas Canárias pelas mãos do engenheiro basco Alejandro Goicoechea, através do chamado *“comboio vertebrado”*<sup>23</sup>. Foi um desenho experimental cujo primeiro protótipo funcionou junto à avenida marítima (fig.[II.23]).

A proposta de Luís Merelo, engloba ainda um parque com árvores de uso pedonal que “proíbe” a circulação de veículos dentro dos terrenos do caudal. O terreno em seu redor é terraplanado para adquirir um aspecto mais natural.

Este projecto foi publicado no livro *“Valência hacia el mañana”* em Fevereiro de 1976, é apresentado à comunicação social onde o engenheiro Sabastián Carpi<sup>24</sup> alerta:

*“Não se deve iniciar nenhum investimento nem projectar nada que não responda a um plano geral preestabelecido com os objectivos bem definidos. Outra coisa seria como espalhar o dinheiro desordenadamente.”*<sup>25</sup>

O plano tinha um orçamento de 30.000 milhões de pesetas e um prazo de 10 anos para ser executado. No final da década de 70 caiu por terra a viabilidade do projecto, porque o plano transcendia os interesses valencianos. A proposta é destacada pelo jornal nacional “El país”, quando a 5 de Dezembro de 1976 publica um artigo da autoria de J. Millás, com o título *“Possíveis soluções para o aproveitamento do antigo caudal do Turia”*.

20 LLOPIS ALONSO, A., *“Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad;”* p.284

21 Ao contrário dos habituais comboios, estes não têm rodas. As rodas e os carris da via férrea são substituídos por um sistema electromagnético capaz de suportar o peso do comboio sem qualquer contacto físico.

22 É uma ligação de quase 30 Km entre o aeroporto internacional de Xangai e o centro financeiro Lujiazui.

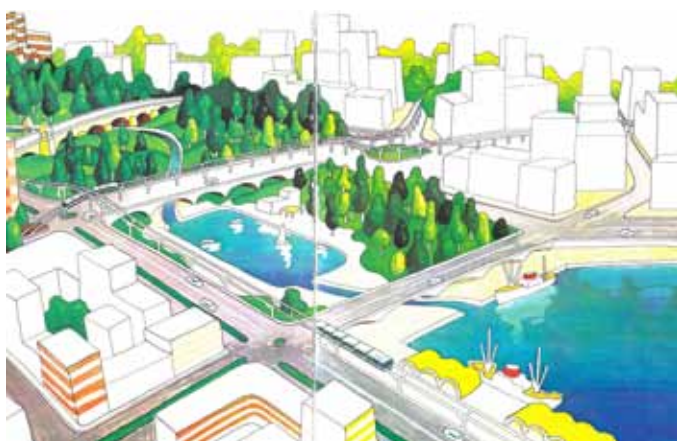
23 Este meio de transporte baseia-se num veículo a motor que percorre uma estrutura elevada de betão armado

24 Na época presidia à Ordem dos Engenheiros Industriais de Valência

25 LLOPIS ALONSO, A., *“Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad;”* p.284



[II.19]



[II.20]



[II.21]



[II.22]



[II.23]



[II.24]

[II.19] Autocolante com slogan [II.20] e [II.21] Proposta para o antigo leito do rio por Luís Merele, 1975. [II.22] Comboio *Maglev*. [II.23] Comboio vertebrado em Las Palmas, Canárias, 1977 [II.24] Proposta da empresa *Tecpay*”, em frente às Torres de Serrano, 1977

Pressentia-se que uma decisão de ajardinar parcialmente ou totalmente o leito do rio estava para breve.

A 1 de Dezembro de 1976 o Rei Juan Carlos assina um decreto, onde cede a propriedade dos terrenos “livres” do Turia à responsabilidade da cidade de Valência. A 6 de Dezembro de 1977 o Ayuntamiento de Valência aprova inicialmente a modificação do Plano Geral de Valência e classifica o caudal como “*Zona Verde*”. Mas segundo refere Tito Llopis, 17 hectares ficariam sob a égide do Ministério das Obras Públicas e das povoações de Quart de Poblet e Mislata. Contudo o presidente do *Ayuntamiento*, Miguel Ramon Izquierdo, pede que lhe seja atribuída a totalidade dos terrenos. O Rei cede e Valência agora é a dona dos terrenos do seu antigo rio num total de 167,48 hectares. Izquierdo dá ordens para que os técnicos desenhem um plano, em que o acesso viário seja excepcionalmente de acesso ao parque.

Naturalmente esta notícia agrada a população.

A questão do Turia já se tinha convertido “num caso” à escala nacional. Além do artigo do jornal “*El Pais*”, surgiram empresas não valencianas interessadas pelo caso, e desenharam propostas para o leito do Turia.

Um desses casos, surge em Abril de 1977 através da empresa “*Tecpay*”(fig. [II.24]) de Bilbao, especializada no tratamento de paisagens, que apresenta ao Ayuntamiento de Valência – sem qualquer tipo de encomenda - um trabalho intitulado: “*Aproveitamento do antigo caudal do rio*” que considerava a totalidade do velho caudal, sob quatro temáticas - o Homem, a Árvore, a Água e o Desporto/Lazer. Esta proposta de forma geral consistia na manutenção das pontes históricas criação de espaços de lazer para a população e a eliminação de todo e qualquer tráfego automóvel.

As propostas de *Vetges i Tu*, Luís Merelo e *Tecpay* na sua essência global não passaram de meras intenções. Contudo, os autores de cada uma das três propostas, souberam defender que o antigo leito deveria ser exclusivamente “zona exclusivamente de uso pedonal ou ciclável”.

#### 2.4.4. Concurso público

No dia 20 de Novembro de 1978 abre um concurso público para apresentação de soluções do antigo caudal onde um diário valenciano “*Las Provincias*” publica o seguinte anúncio:

*“Temos uma autentica situação de via livre, e na próxima semana lançaremos um concurso de ideias para o futuro do velho caudal do rio Turia. Assim anunciou ontem o alcalde Miguel Izquierdo<sup>26</sup>, depois de questionado pelo nosso jornal sobre a novidade da Comissão Central de Urbanismo, ontem, ter aprovado a modificação do plano geral para classificar o velho caudal como zona verde de uso público, por inteiro. ”*

Após legalmente, ter sido aprovado o ajardinamento do leito do Turia, é naturalmente lançado o aguardado concurso. Inscreveram-se no concurso trinta e cinco equipas, mas só treze chegariam a apresentar propostas. Contudo nenhuma delas iria preencher os requisitos do júri<sup>27</sup>.

Segundo os jurados nenhuma das propostas *“conseguia esgotar as enormes possibilidades sobre a futura elaboração de um Plano Especial referente ao antigo caudal do rio Turia - pela sua vinculação ao desenvolvimento equilibrado, estético, económico-social, humano e do impacto sobre o ambiente urbano da cidade de Valência - que satisfaça as enormes esperanças que a cidade inteira, depositou neste tema”*<sup>28</sup>

Segundo Tito Llopis, sem surpresas o 1º lugar do concurso<sup>29</sup> não foi atribuído por razões políticas e as más argumentações são esgrimadas pelos juízes, pelo que se prolonga ainda mais no tempo a indecisão do caudal velho do rio Turia.

Para Vicente González Móstoles, algumas das ideias apresentadas a concurso eram bastante interessantes e em certo modo poderiam ser aproveitadas como foi o caso da propostas da equipa de arquitectos *Vetges i Tu*.

## **2.5. O Plano Especial do arquitecto Ricardo Bofill- Intenções e traçados gerais**

Nos primeiros anos da década de 80, após concluída a fase de concurso de ideias sem sucesso, segue-se para a contratação de um arquitecto que desenhe o Plano Especial escolhido pelo Ayuntamiento. Coube ao Alcalde Pérez Casado<sup>30</sup> a decisão de contratar o arquitecto responsável.

26 Foi o ultimo alcalde nomeado pela ditadura franquista

27 O júri era constituído por: Juan António Altés, Felipe Maria Garin, Alicia Salas, Cármen Monzonis, José Vives, Miguel Colomina, José Maria Peris, Vicente Vidal e Ramón de Soto

28 *idem.ídem*

29 Ver anexo C

30 Pérez Casado, pertence ao partido politico PSOE e assume-se como vereador de Urbanismo do Ayuntamiento, é mais tarde eleito vice-presidente, e após uns meses de mandato assume em 1979 a presidência da mesma.



É na presidência de Casado que se decide definitivamente a contratação do atelier de Ricardo Bofill para desenhar o Plano do antigo caudal do rio Turia. Mas antes de contratar, o responsável pelo desenho do *Plano Especial*, seguramente tomou em conta a opinião do arquitecto Vicente Móstoles – amigo pessoal e um dos conselheiros de Casado – que na época assume a liderança dos Arquitectos Municipais de Valência.

A partir deste momento são redigidas as bases do *Plano Especial*, que pretendiam regulamentar todo o eixo vertebral do antigo leito desde o seu início a Oeste até à sua foz junto ao mar mediterrâneo. Definiram-se os critérios de intervenção, os objetivos e as limitações que deveriam complementar essa ordenação no território. Sendo assim, inicia-se a selecção para a redacção do *Plano Especial de Reforma Interior do rio Turia*.

Entre as várias propostas apresentadas pela equipa de Ricardo Bofill para a construção de jardins públicos, cabe-nos destacar dois projectos. O primeiro trata-se do *Jardin del Halles* em Paris, que apesar dos esforços praticamente não passou do papel, porque foi demolido logo após o início da sua construção. O segundo é o *Jardim do Turia* em Valência, que foi construído em parte, com base no *Plano Especial*. Estes dois projectos foram alvo de imensos debates e alguma polémica extra-arquitectónica. Ambos os projectos caracterizam-se pela localização central na cidade e pela imensa área proposta para ajardinar. Apesar de desenvolver dois parques diferentes constata-se que se assemelham na sua essência. Ricardo Bofill defendia o espaço público como um elemento vital e harmonioso na vida social dos habitantes, como lugar de encontro, e de bem-estar.

Para Ricardo Bofill, o Turia é uma área bastante grande para se poder trabalhar e procurar um equilíbrio entre os elementos arquitectónicos e os elementos naturais através de uma linguagem Neo-clássica.

Mas a intenção do arquitecto é concretamente procurar esse elemento diferenciador, caso contrário seria um espaço natural comum.

O próprio atelier de Bofill explicita as principais características da proposta para o antigo caudal do rio Turia:

“(...) a ordenação de um espaço verde num antigo leito do rio no centro da Cidade, criará uma nova linguagem que incorporará a nova paisagem urbana existente(...)

(...) a simplicidade é uma característica fundamental no desenho, a implemen-



[II.25]



[II.26]



[II.27]

[II.25] Plano Especial, atelier do arquitecto Ricardo Bofill, 1982 [II.26] e [II.27] Sectores do Plano Especial, 1982



*tação e manutenção(...)*

*(...)Clássico num sentido abstracto de uso de ideal cultural nascidos da herança romana e mediterrânica, no sentido de uso de linguagem vegetal e mineral apropriado ao lugar(...)*

*(...) árvores e espécies de vegetação nativas, como o Pinheiro, Cipreste, Laranjeira, Palmeira, Oliveira farão parte do projecto(...)*

*(...) a composição do projecto desenvolve-se a partir da geometria... define a trajectória do olhar e a direcção do espaço, converte o caos e a obscuridade em ordem e claridade(...)*

*(...) um eixo principal hierarquiza a composição em toda a sua longitude.*

*(...) o projecto(...) é um imenso pinhal (...) e formará recintos diferenciados como um lugar desenhado em si mesmo: (...) grandes espaços públicos com laranjeiras, jardins botânicos, parques desportivo-culturais(...)*

*(...) No seu extremo Oeste os jardins não se prolongarão até à foz do velho caudal, porém afasta-se dele, buscando uma ligação com o Porto. Um espaço articulará o ultimo troço dos jardins com a doca inferior, oferecendo à cidade uma saída ao mar (...). ”<sup>31</sup>*

Na globalidade, existe uma profunda intenção de considerar todo o caudal do rio como uma unidade estruturadora do conjunto urbano e deste modo existe a necessidade de um projecto uniforme que ligue a cidade.

Genericamente o projecto baseia-se no ajardinamento, desenvolvido num traçado geométrico, assente no eixo longitudinal que define as zonas verdes, ciclovia e passeio. No entanto realizam-se, unicamente, os sectores X e XI do projecto original de Ricardo Bofill, que foi mesmo assim um pouco controverso. Na realidade dava unidade e coerência ao conjunto ajardinado.

O *Plano Especial* (fig.[II.25]), [II.26] e [II.27]) após aprovado, começa a ser construído em 1981, mas a ideia de o construir na totalidade não passou do papel, porque o leito do Turia foi seccionado e cada sector teve um autor diferente, contratado pelo *Ayuntamiento*.

A proposta de Ricardo Bofill estava dividida por catorze sectores. Actualmente, o parque é constituído por dezoito sectores, sendo que os últimos dois não estão concluídos. Ao longo dos anos percebeu-se a necessidade de aproveitar os terrenos junto ao sector inicial do *Jardim do Turia*, a solução encontrada foi a construção do Parque de Cabecera.

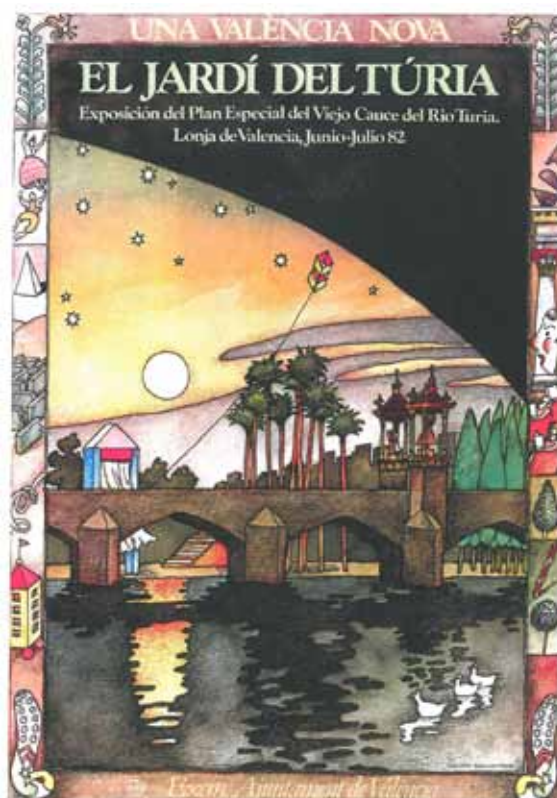
<sup>31</sup> MÓSTOLES, Vicente, “La renovación del urbanismo en los años ochenta” in “Território, sociedad y patrimonio: una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia” Volume 2; Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, Valencia, 2002, p.295



[II.28]



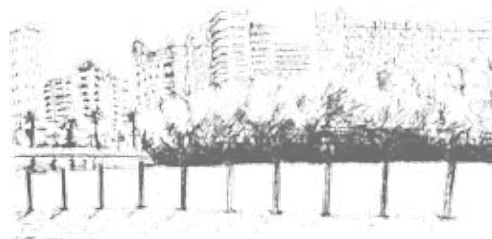
[II.29]



[II.30]



[II.31]



[II.32]

[II.28] Maqueta do Plano Especial [II.29] Exposição em *La Lonja*, 1982. [II.30] Cartaz da Exposição, Artur Heras, 1982. [II.31] Populares no antigo caudal do Turia na Páscoa de 1977. [II.32] Desenho do sector IX.

Em 1982, no edifício *La Lonja* é apresentado o *Plano Especial* à população na exposição (fig.[II.28] e fig.[II.29]) intitulada “*Una Valencia nova: El jardín del Turia*”. Inserida na apresentação, o artista Artur Heras apresenta um cartaz (fig.[II.30]) onde é apresentado um lugar moderno, tratado, colorido, harmonioso e cheio de tranquilidade. A população estava convencida que, as ideias, finalmente, saíam do papel.

Vários autores, tiveram de se adaptar ao *Plano Especial*, porque haviam regras que teriam de ser obedecidas.

O próprio Tito Llopis indica que uma das regras seria a obrigatoriedade de plantar pinheiros nos sectores daí que, tal como ele diz no sector II “*nem se consegue ver para o outro lado*”.

A construção do Jardim do Turia sobre o Plano Especial, gerou uma enorme satisfação e união na população valenciana, o Jardim do Turia passava a ser uma realidade pelo que lutaram nos últimos anos.

Contudo o arquitecto Tito Llopis compara o início da construção do jardim do Turia a “*um peixe de rabo na boca*” onde fica a sensação de que nada se passou nestes últimos 70 anos. Fotografias de Hausermenet e Penalba (fig.[II.31]) da década de 80 mostram “*os valencianos fazem praticamente o mesmo: divertem-se na Páscoa, bailam, lançam os “papagaios” e saltam à corda. No entanto muita coisa se passou. Faltava a imagem final que resumia todas as ilusões depositadas na ideia de recuperar um aspecto chave na identidade do povo valenciano: o uso popular e festivo do velho caudal do Turia, um desejo muitas vezes traído.*”<sup>32</sup>

Actualmente o Jardim do Turia é lido como um todo, porque o carácter “verde” dá essa união ao conjunto. Após trinta anos passados, parece-nos coerente perguntar ao arquitecto “Tito” Amando Llopis a opinião sobre o actual estado do Jardim do Turia. Para Tito Llopis :

*“Perdeu-se a oportunidade de criar uma obra de união com um jardim no centro da cidade. Se hoje em dia houvesse a contratação de um arquitecto, para desenhar o Plano Especial essa escolha recairia muito provavelmente sobre um arquitecto valenciano, porque à trinta anos atrás a experiencia de desenho de parque urbanos era quase nula. Actualmente a situação é diferente.”*<sup>33</sup>

Mas olhando para o prestígio internacional do arquitecto valenciano Santiago Calatrava, seria esta a opção? Tito Llopis responde que, “*não crê que fosse Calatrava porque é um arquitecto que do ponto de vista urbano o seu desenho é muito mau!*”

32 LLOPIS ALONSO, A. , “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad;*” p.283

33 Conversa do autor com o arquitecto “Tito” Amando Llopis



[II.36]



[II.33]



[II.34]



[II.35]



[II.37]

[II.33] Desenho sector 8, em direcção à nascente. [II.34] Vista para o Jardim, da Ponte de Fuste, 2013. [II.35] Entrada de ambulância pelo sector 3, margem Norte. [II.36] Os 18 sectores do Jardim do Turia [II.37] Parque de Cabecera.



## 2.6. Jardim do Turia - Nos dias de hoje<sup>34</sup>

Descrição dos sectores e autores

*“Junta-se à vontade de construir vinte e três anos e assiste-se à injusta manipulação de alguns dos sectores (TII) do Turia originando um jardim anacrónico, mas enormemente popular e com alguns exemplos de bom desenho paisagístico”*

“Tito” Amando Llopis, VTiM in *“El jardin del Turia recuerdos desepasionados”* 1985-2008

O antigo leito do rio Turia é actualmente um imenso parque público com uma área aproximada de 12 km de comprimento e 150 metros de largura, e com um desnível vertical, que ronda aproximadamente os 5 metros nos primeiros sectores. O Jardim do Turia, está dividido por dezoito sectores e constitui a *coluna vertebral* da cidade de Valência. O Parque do Turia constitui actualmente um ex-líbris importantíssimo da cidade.

Os dezoito sectores estão divididos espacialmente, pelas pontes, que fazem a ligação entre ambas as margens e que sempre estiveram presentes na paisagem urbana da cidade.

Este capítulo planeia fazer uma descrição e identificar os vários autores, sobre o percurso entre o Parque de Cabecera e o extremos mais ocidental onde o Parque irá encontrar Mar Mediterrâneo.

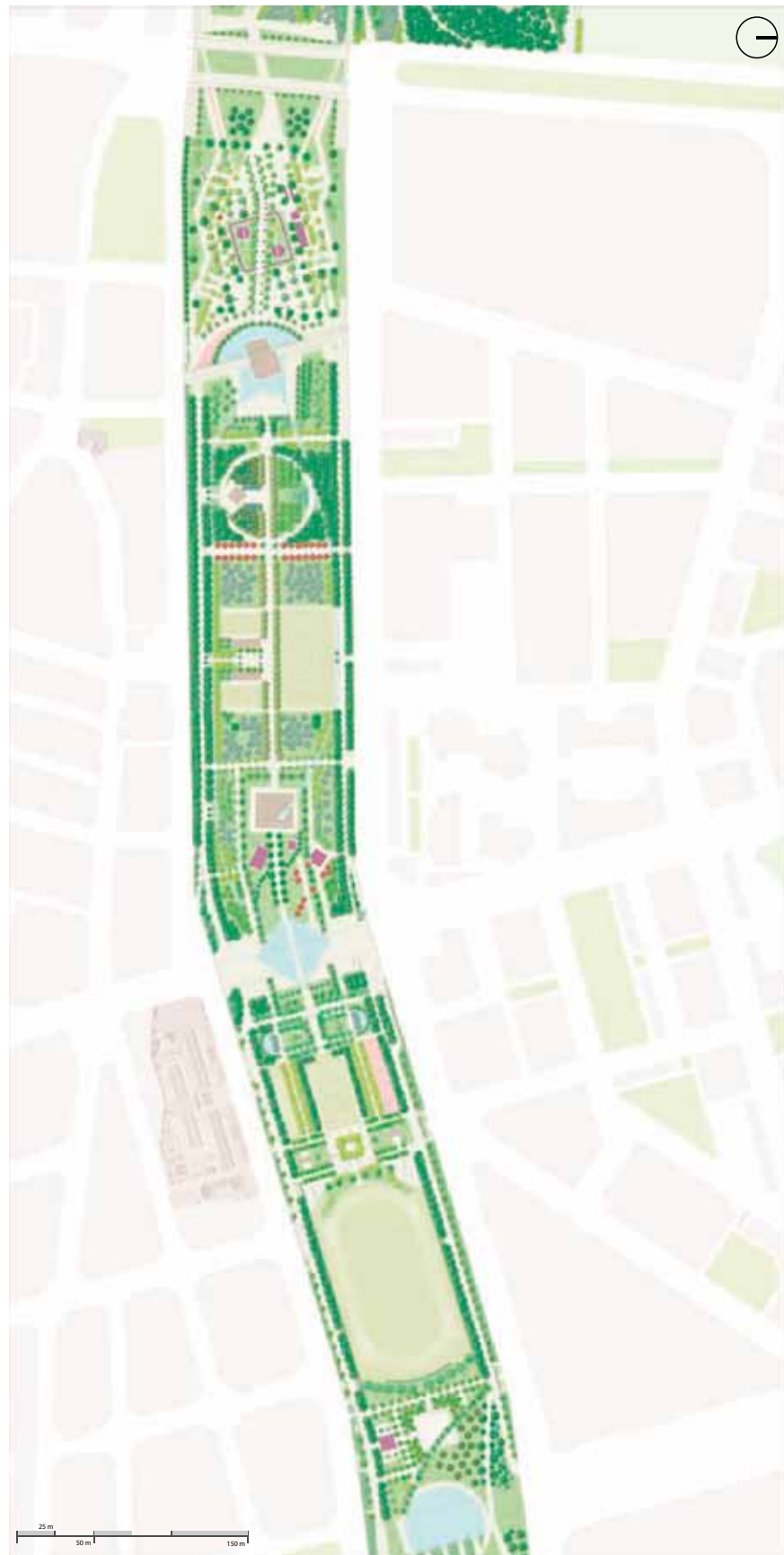
O **Parque de Cabecera** (fig.[II.37]) está neste momento referenciado como o ponto zero do Jardim do Turia. Não foi planeado no Plano Especial de Ricardo Bofill, mas a vontade de recuperar um espaço histórico do rio fez com que o Parque de Cabecera fosse construído.

O Parque é constituído por quatro grande áreas: Colina Mirador, Bosque de Ribera, BioParc<sup>35</sup> e Parque de Atracções, este último actualmente em projecto. Os autores do Parque de Cabecera são a arquitecta paisagista Arancha Muñoz Criado, arquitectos Eduardo de Miguel Arbonés e Vicente Corell Farinós e o engenheiro técnico agrícola Manuel Colominas Golobardes. O Bioparc e o Parque da atracções são da autoria da arquitecta Luís Maria Ortiz Valero

---

34 Ver anexo D

35 Jardim Zoológico de Valência



[II.38]

[II.38] Sector I, II e III

## Jardim do Turia:

### Sector I:

O sector I, está limitado entre a ponte Nou d'Outubre e a Casa da Água. No projecto original, foi desenhado com um espelho de água, mas com a construção do Parque de Cabecera, essa ideia foi abandonada. O espaço foi ajardinado, com uma área de parques infantis, doze aparelhos para manutenção física, seis mesas de xadrez, quatro mesas de ping-pong, pista de patinagem e circuito de skate. Mais recentemente fez-se a ligação com os tramos adjacentes, dando continuidade à ciclovia e aos trilhos do Parque da Cabecera. O acesso a este sector é feito através de escadas ou rampas.

A intervenção inicial é do atelier *Vetges i Tu* e do arquitecto Ángel Zurilla Juan e a intervenção mais recente é da autoria do arquitecto Camilo Grau Carretero.

### Sector II:

*“O tramo II do atelier Vetges Tu i Mediterrània SL com J. J. Hernández e Juan Maria Arraiz, desenvolve-se entre o Azud de Rovella e a ponte de Campanar. Desenhou-se como uma representação ordenada da natureza contra a ordem que caracterizou esta zona da cidade. Uma particular e sugestiva leitura do antigo caudal, entendido como uma linha com aberturas, que deu lugar a um projecto que se percebe hoje como uma sucessão de episódios e também como um espaço arrebatado, de onde a água, na sua variadas formas é a anfitriã.”<sup>36</sup>*

A disposição as árvores reforça a composição geométrica com uma vasta plantação de várias espécies onde se destaca o pinheiro. Neste sector a presença da Casa da água sobre o antigo *Azud de Rovella*, funciona como porta de entrada no Jardim do Turia. No que diz respeito a equipamentos o sector está equipado com um campo futebol, dois pistas polideportivas, um circuito para manutenção física - Parque Geriátrico. O acesso a este sector é feito através de escadas ou rampas.

### Sector III:

O sector III, de traçado geométrico, guia-nos levemente para uma área mais isolada com uma fonte central. Tal como o anterior, estas secções dão destaque à água e às árvores. O sector finaliza com um espelho de água debaixo da “Puede de las glorias Valencianas” O elemento que mais se destaca é sem dúvida o “Estádio de Turia” com pista de atletismo, onde se realizam eventos desportivos. Segundo Tito Llopis as cons-

36 Tito Llopis, VTiM in “El jardín del Turia recuerdos desepasionados” 1985-2008



[II.39]

[II.39] Sector IV, V e VI



truções posteriores levam à perda de identidade original e afirma: “*A introdução do estádio de atletismo com instalações complementarias no tramo TIII, entre as pontes de Campanar e Ademuz, alterou a simetria central original, embora as árvores seguiram ordenadas os percursos principais.*”<sup>37</sup>

O estádio tem duas grande bancadas, o terreno de jogo e a pista da atletismo aparecem a uma cota inferior em relação aos caminhos e ciclovias do Jardim. Além deste equipamento conta também com um campo de futebol, um espaço com aparelhos para ginástica. O acesso a este sector é feito através de escadas ou rampas. Uma das rampas é de acesso limitado de veículos, está pensado, caso seja necessário para aceder uma ambulância (fig.[II.35]). Pontualmente, existem este tipo de rampas ao longo do Jardim do Turia.

Otegui, Noguera y Gisbert Arquitectos e arquitecto Carmen Gisbert Blanquer são os autores do projecto.

#### **Sector IV e V:**

Os sectores IV e V têm uma linguagem diferente dos anteriores. Impõem um desenho de bosque urbano como alternativa às premissas geométricas iniciais. O traçado remete-nos para o jardim paisagista “aleatório” com uma composição surpreendente, através de um jogos de trilhos sinuosos, altos e baixos e pisos irregulares. Em relação aos equipamentos, existem três pistas de *Petanca*<sup>38</sup>, um mini golfe, um campo de rugby, parque infantil, parque geriátrico, campo de basebol sintético. Um café com esplanada completam o espaço. Existe a particularidade da ciclovia parecer estar coberta pela linha de árvores.

Os autores destes dois sectores são o engenheiro agrónomo Rafael Ruano Martinez, e pelo biólogo e director da fundação municipal de escola de jardinagem Agustín Moreno Navarro. Área desportiva da autoria do arquitecto Ángel Zurilla Juan.

#### **Sector VI:**

O sector VI é o resultado do ajardinamento realizado pelas diferentes campanhas de arborização levadas a cabo no Dia da Árvore. As árvores são plantadas de forma aleatória, em redor de um passeio rectilíneo central e dos caminhos laterais. O sector é vocacionado para a prática desportiva colectiva, contando com três campos de futebol de 11 com balneários, um campo basebol, um pista de street skateboarding e barras de ginástica. Os recintos desportivos estão encerrados com rede e não são de prática livre, havendo uma taxa a pagar. Na envolvente localizam-se relevantes monumentos importantes da cidade como o caso das Torres de Serrano.

37 Tito Llopis, VTiM in “*El jardín del Turia recuerdos desepasionados*” 1985-2008

38 campo de areia, jogado com bolas, semelhante ao *boccia* (<http://www.fppetanca.com/>)



[II.40]

[II40] Sector VI, VII, VIII e IX

O acesso da rua para a cota inferior do Jardim, é feito através de rampas e escadas, sendo que uma delas é uma rampa antiga de apoio a embarcações, que se encontra na “margem” sul, junto a uma das portas da antiga muralha. Actualmente estão a decorrer obras.

### **Sector VII:**

O sector VII é caracterizado por um cenário de relvas e árvores ideal para descansar e fazer um pic-nic. O desenho deste sector denota a ausência de uma base geométrica. A opção de plantar árvores, é consequência da proximidade com o Jardim del Real ou também chamado de Jardim de Viveros. Existe um corredor central em terra batida, onde se passeia, corre ou se anda de bicicleta. O acesso é feito em escadas e rampas, e tem uma ligação directa com o Jardim del Real. Na “margem” norte localizam-se relevantes monumentos como o Museu de Belas Artes San Pio V. Curiosamente, em frente ao monumento, junto ao parapeito, foram deixados os dois miradouros circulares. O engenheiro técnico agrícola José Francisco Martí Sospedra é um dos autores do projecto.

### **Sector VIII:**

O sector VIII tem semelhanças ao VI, que é resultado das diferentes campanhas de arborização levadas a cabo no Dia da Árvore. Ao percorrê-lo podemos descobrir, uma paisagem assumidamente aleatória devido à disposição das árvores. Tal como o anterior, este oferece, zonas ideais para sentar e estar com família e amigos. Um campo de futebol de 11 é a infra-estrutura desportivo marcante. Tal como os anteriores, os acessos são feitos com escadas e rampas. Há uma ligação directa entre a estação de Metro da Alameda e o Jardim. A recente estação de Metro é assinada pelo arquitecto Santiago Calatrava. As intervenções anteriores são da autoria do engenheiro agrónomo Pedro Salvador Palomo e do engenheiro técnico agrícola Santiago Urribarrena Bollaín.

### **Sector IX:**

O sector IX é caracterizado por ter um grande descampado com o propósito de albergar instalações para múltiplas actividades que lá se desenrolam durante todo o ano. Surge anexada uma pequena área infantil. Deduz-se que este sector seja o ideal para feiras e exposições ao ar livre, devido à sua proximidade com a estação de metro, e ao centro da cidade. A zona a Sul, encontra-se ajardinada, assente numa linguagem geométrica. O núcleo permite o aproveitamento das árvores para a construção de stands, quando se pretende realizar pequenas feiras artesanais. Tal como a secção anterior existem três tipos de acessos, escadas, rampas e elevador. O engenheiro técnico agrícola Rafael Narbona Calvo aparece como um dos autores do projecto.



[II.41]

[II.41] Sector X, XI e XII

### Sectores X e XI:

Os sectores X e XI, foram projectados e executados pela equipa do arquitecto Ricardo Bofill, que desenvolveu o Plano Especial do Jardim do Turia. O início da construção coincide com a aprovação do Plano Especial, sendo este um dos primeiros sectores a ser construído. Uma das características é a presença da água e o traçado geométrico regular e simétrico em toda a composição. Um dos exemplos da simetria neste projecto, é a utilização de um espelho de água no início do tramo X, por baixo da ponte del Mar pedonal e no final do tramo XI por baixo da ponte Ángel custodio.

A grande “praça” com um lago em frente, tem a intenção de valorizar o Palácio da Música, obra da autoria do arquitecto José Maria García de Paredes. A localização deste projecto consta no desenho de ordenação do Plano Especial de Ricardo Bofill.

Uma das peças mais importantes do edificio é o auditório que se dispõem sobre uma plataforma que avança sobre o antigo leito do rio. Esta característica única em todo o parque, dá ao lugar um carácter emblemático representativo da actividade cultural da cidade.

A singularidade deste edificio determinou uma intervenção que se constrói toda ela enterrada e disposta no lado sudeste do edificio, ordenando as diferentes áreas que compõem o programa da ampliação ao redor de pátios ajardinados e com a cobertura superior também ajardinada, dando uma maior ligação visual entre o edificio que o configura como um elemento do jardim do Turia.

O edificio desenvolve-se em dois pisos. O piso inferior conecta-se com passeio da Alameda, enquanto que o acesso da ampliação faz-se através de um pátio inclinado. Após entrarmos, e já no interior todos os espaços de circulação convergem para um grande espaço público como um grande átrio, que funciona como lugar de encontro das diferentes partes do edificio. A orientação escolhida permite que durante o período matinal o espaço interior seja contemplado com os raios solares, tornando o espaço um lugar luminoso e agradável. Isto é possível graças a utilização de materiais como o ferro e o vidro.

Tito Llopis faz a seguinte análise sobre a obra de Bofill: *“Os sectores X e XII do Atelier de Ricardo Bofill, (...) executa fielmente a temática classicista, criticada então pela nula conexão com a historia do lugar, com um eixo de simetria central que alinha o arborizado e todos os elementos arquitectónicos, incluindo o grande espelho de água que acentua a presença do Palácio da Música”*<sup>39</sup>. Estes dois sectores são, o reflexo do desenho do Plano Especial.

39 Tito Llopis, VTiM in *“El jardín del Turia recuerdos desepasionados”*





[II.42]

[II.42] Sector XII, XIII, XIV, XV e XVI

## Sector XII

O sector XII, mantém o traçado geométrico anterior. Recintos desportivos e de lazer ocupam grande parte da superfície. Há que destacar o parque de diversões - “Gulliver”, onde crianças e jovens se divertem. Esta zona de carácter infantil alberga também um parque infantil mais pequeno, pista de skate, ringue de patinagem e mini golfe. Para equilibrar este frenesim, é construído um restaurante/café com esplanada junto a um espelho de água oferecendo um recanto de paz e sossego. Existe a particularidade das árvores serem floridas, oferecendo cor e cheiro perfumado a quem o transpõe nos meses de Primavera. O acesso é feito através de rampas e escadas. O projecto é da autoria do arquitecto Rafael Rivera, o “Gulliver” é desenhado pelo escultor Manuel Martí.

## Sectores XIII, XIV, XV e XVI:

Estes quatro sectores, inevitavelmente teremos que os juntar, porque a linguagem que os caracteriza é a mesma e existe um elemento comum que é a cidade das Artes e das Ciências, que está justamente ao lado do Jardim do Turia.

Este espaço caracteriza-se pela utilização de um elemento vital que fazia parte daqueles terrenos - a água. É desenhado de maneira respeitosa, tendo como elemento central uma linha de água, que percorre os terrenos de forma aleatória. Junto à água, aparecem árvores baseadas num desenho aleatório, sem qualquer sentido geométrico. O piso relvado irregular, surge como se fossem “ondas” de terra. Em contraponto a esta irregularidade, aparece junto à extremidade Norte uma linha de árvores, que limitam e aportam profundidade visual ao Jardim do Turia.

O projecto tenta procurar um equilíbrio entre o natural e o urbano. Propõe um lugar entre a serena liberdade da natureza e a dura geometria da cidade, estabelecendo um constante diálogo formal geométrico-orgânico.

Como os terrenos, são de um antigo rio, é lógico que a cota do leito do rio vai diminuindo consoante se aproxima do mar. Logo nestes últimos sectores, como não existem parapeitos, as acessibilidades são feitas com mais facilidade. Assim, dá a sensação que o histórico Passeio da Alameda une-se ao Jardim do Turia.

O sector XIV, está precisamente situado em frente à Cidade das Artes e das Ciências, onde houve um primeiro projecto por parte do atelier Vetges i Tu. Segundo Tito Llopis, o espaço “(...) foi inicialmente projectado como um denso bosque completado por um espelho de água e mais tarde substituído por um anacrónico “parque natural” construído por fases entre 1997 e 2002 por, Jacobo Rios Capapé, Rafael Narbona e Ángel Palomar.”<sup>40</sup>

40 Tito Llopis, VTiM in “El jardín del Turia recuerdos desepasionados”



[II.43]

[II.43] Sector XVII e XVIII



Actualmente o Jardim do turia, termina no sector XVI. No final podemos observar, a continuidade do rio em direcção ao mar. Mesmo no jardim, são deixados elementos que faziam parte do rio, como é o caso da Caseta d'Aigues de Azud l'Oro<sup>41</sup>.

Os autores destes quatro sectores foram o arquitecto Jacobo Rios Capapé Carpe, o engenheiro técnico agrícola Ángel Palomar Villanueva. As esculturas que estão no sector XII, no lago, são da autoria de Lucas Karrvaz e António Marí.

Apesar da cidade das Artes e Ciências não estar construída no antigo leito do rio, não será demais afirmar que de certo modo, faz parte do conjunto.

O Hemisférico, Palácio da Opera, Museu príncipe Felipe, Jardim de Umbrácle, e os lagos em todo o complexo cultural são da autoria do arquitecto Santiago Calatrava. O Oceanário pelo arquitecto Félix Candela e jardim do oceanário da autoria do engenheiro técnico Agrícola Rafael Narbona Calvo.

### **Sectores XVII e XVIII**

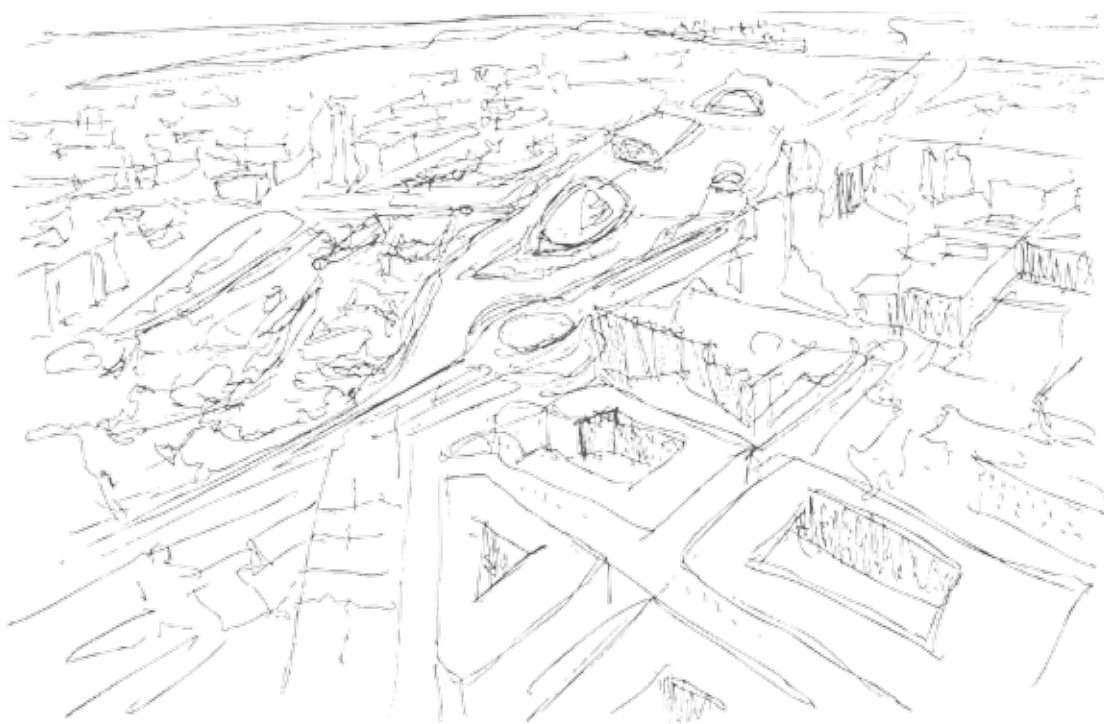
Os sectores XVII e XVIII, ainda não estão construídos, mas existe um projecto para que venham a ser realidade. Estão inseridos, no plano de sector do Grao que define, que o Jardim do Turia “encontre” o mar Mediterrâneo. O plano está desenhado à semelhança dos sectores anteriores, com espaços verdes, atravessado por vários canais de água. Contudo existe uma novidade, para rentabilizar os terrenos, surgirão novos edifícios junto às zonas urbanas consolidadas, sempre anexados a espaços verdes. Os espaços residenciais estarão “fragmentados” no terreno para evitar um aglomerado de construções na primeira linha da fachada marítima.

Nas proximidades do porto, prevê-se construir edifícios singulares, para deixar espaços livres junto dos mesmos, tal como os da Cidade das Artes e das Ciências.

A intervenção nesta zona da cidade contribuirá para definir uma nova fachada marítima da cidade, nos primeiros anos do século XXI.

---

41 Esta casa localiza-se sobre o antigo leito do rio Turia, no limite do actual Jardim do Turia. Fazia parte da represa/barragem de l'Oro. Tinha como função o controlo da água do rio Turia e alimentava a acéquia de l'Oro. Trata-se de uma construção de alvenaria de pedra e argamassa. O telhado é de duas águas e as telhas são de estilo árabe. Actualmente o seu estado de conservação preocupante, uma vez que está ao abandono e o processo de degradação é gradual, devido aos trabalhos na zona.



[II.44]

[II.44] Desenho do autor da Cidade das Artes e das Ciências

## 2.7. O caso específico do “sector” do Arquitecto Santiago Calatrava, junto ao antigo leito do Turia

### 2.7.1 Sobre Calatrava

Recurso a figuras e “estrelas” mediáticas da arquitectura

*“A cidade constitui um espaço artificial histórico, no qual toda a sociedade - uma vez alcançado um suficiente grau de diferenciação respeita a configuração social precedente – tenta em cada época, mediante a sua representação em monumentos arquitectónicos, um objectivo impossível: “marcar” esse tempo determinado, mas além das necessidades e motivos contingentes, devido ao processo de construção dos seus edifícios.”*

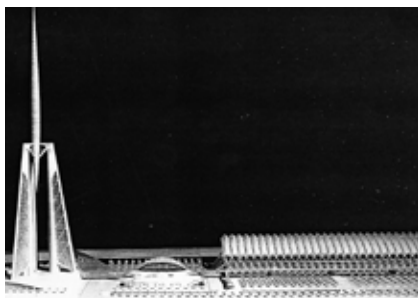
*(Carlo Aymonino: El significado de las ciudades)*

Depois da análise de todos os sectores do Jardim do Turia, é pertinente questionar se o ajardinamento do Turia influenciou o desenho urbano da cidade ou vice-versa. Esta dicotomia, é bem visível no sector onde surge anexada o complexo da Cidade das Artes e das Ciências (fig.[II.44]).

A primeira proposta apresentada - que não foi construída - intitulava-se “*Cidade de las Moreras*”(fig.[II.45]) e devido à proximidade está inevitavelmente vinculada ao rio Turia, que propicia a criação de uma avenida ou alameda como elemento urbano ordenador do conjunto, dispondo o museu segundo um eixo paralelo a esta futura avenida. Plataformas com diferentes níveis farão a transição e ligação entre o Turia e o complexo. À margem do museu, projecta-se uma zona cultural. O elemento central deste projecto que não foi executado é sem dúvida a Torre de Comunicações.

Sem perder a noção de que o jardim do Turia é uma coisa e a Cidade das Artes e das Ciências é outra, analisemos um pouco estes edifícios de uma “arquitectura espectacular”(?).

O plano de Ricardo Bofill não tinha programado a construção da Cidade das Artes e das Ciências, porque estes mega edifícios também não estão no antigo leito do Turia. Parece-nos importante referir isto, porque actualmente quem percorre o sector junto a estes edifícios tem tendência a ler tudo como um só.



[II.45]



[II.46]



[II.47]



[II.48]

[II.45] *Ciudad de las Morenas* [II.46] Vista aérea do Parque Expo [II.47] Vela, Embarcação *Alinghi* na *American's Cup*, Valência [II.48] Automobilismo, Fórmula 1, Valência

*“Dentro de uma acção política do Ayuntamiento de Valência e da Generalitat Valenciana, e como um dos pilares fundamentais encontra-se a promoção da cultura, elemento essencial para o processo colectivo. Com este principal propósito, a Comunidade Valenciana, consciente da sua importância, tradição e localização geográfica, está obrigada a servir de referência cultural permanente um do “arco mediterrâneo”. Comprometida com as actividades relacionadas com a ciência, tecnologia e a cultura, foi criada a Cidade das Artes e das Ciências. Uma aposta de vanguarda, de enorme atractivo, e que supõem a criação de uma “cidade viva”, científico-lúdico-cultural, dentro de outra cidade como é Valência.”*<sup>42</sup>

Escolher Calatrava para construir este sector da cidade, foi uma opção meramente política, englobada no ambicioso projecto de criar uma nova centralidade na cidade de Valência.

Requalificou-se uma zona da cidade, onde antes se erguia uma zona industrial degradada, ligada ao porto marítimo e de “costas voltadas” para cidade, num espaço renovado com edifícios ícones para “vender” a imagem de uma Valência “futurista”. Esta mesma estratégia foi adoptada em Portugal. Em Lisboa, junto ao rio Tejo, converteu-se uma zona residual industrial num local publico onde se realizou a Expo’98 e onde actualmente se encontra o Parque das Nações (fig.[II.46]).

Valência, é colocada na rota da arquitectura internacional, com a intenção de cativar cada vez mais turistas.

Após, ter sido confirmada a construção do complexo, as consequências foram instantâneas, a procura imobiliária aumentou e logo o preço dos terrenos subiu. Edifícios luxuosos, hotéis e grandes empresas queriam estar agora junto do novo ícone da cidade.

Aproveitando, a “onda” positiva, Valência candidata-se – tal como Lisboa - e é a cidade escolhida para organizar a maior competição de vela do mundo - American’s Cup (fig.[II.47]) - e seguiram-se outros eventos como a famosa e prestigiosa Fórmula 1 (fig.[II.48]), torneios de ténis (ATP), etc.,

No início do milénio, Valência era uma das cidades que estava na “moda”.

<sup>42</sup> DOMÍNGUEZ, Miguel, “Los últimos proyectos urbanísticos y arquitectónicos de Valencia. Cuál es el futuro de la ciudad?” in “Territorio, sociedad y patrimonio: una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia” Vol.2; Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, Valencia, 2002, p.308



[II.49]



[II.50]



[II.51]

[II.49] Palácio das Artes rainha Sofia [II.50] Ópera de Sydeny. [II.51] Museu Guggenheim, Bilbao

Não menos importante, para o poder político é tentar criar uma imagem de marca da cidade de Valência, virada para o futuro. Será este um exemplo de como a arquitectura vende uma cidade? Afinal que imagem ficamos quando visitamos da cidade de Valência?

A resposta poderá ser encontrada através de outros exemplos.

Sydney é conhecida pela Opera (fig.[II.50]), Bilbao passou a constar na rota da arquitectura internacional pelo Museu Guggenheim (fig.[II.51]) da autoria do arquitecto Frank Gehry, a capital da Malásia, Kuala Lumpur tem como icone as Petronas Twin Towers. Contudo, estes são exemplos mundiais de sucesso, será Valência o mesmo caso?

Para Miguel Dominguez *“na verdade, o atractivo deste complexo de lazer, aliado ao impulso do turismo de negocios, motivado pelo bom funcionamento do Palacio de Congressos, fez com que disparasse a procura de hoteis na nossa cidade, até ao ponto de Valência se ter situado na frente das cidades espanholas, com o crescimento de noites que no ano de 2001 aumentou 9,6%. O número de visitantes superou os 900.000 viajantes o que supõe um crescimento de 8,3% face ao ano 2000.”*<sup>43</sup>

O objectivo, de trazer mais visitantes à cidade foi em certo ponto conseguido, mas do ponto de vista urbano, desvirtua por completo. Tito Llopis é crítico em relação à Cidade das Artes e das Ciências e classifica como, *“estranhos artefactos que assediam desde a margem direita alguns dos tramos finais do jardim do Turia em direcção ao mar e que maltratam o velho caudal”*.

Mas em relação ao edificios e ao programa, o arquitecto Luís Perdigón diz em tom de brincadeira, que Calatrava só depois de concluir o Museu das Ciências, interrogou-se que programa iria colocar lá dentro.

Tito afirma que o *“arquitecto Calatrava é um mau consultor, não se compara com outros arquitectos de referência, pois ele tem a responsabilidade das suas obras e as derrapagens financeiras são absurdas, acabando sempre por culpar “alguém”. O problemas nas suas obras – tal como a Cidade das Artes e das Ciências – é o preço elevado da execução e das politicas de manutenção o que é de estranhar porque esteve bastante tempo na Suíça.”*<sup>44</sup>.

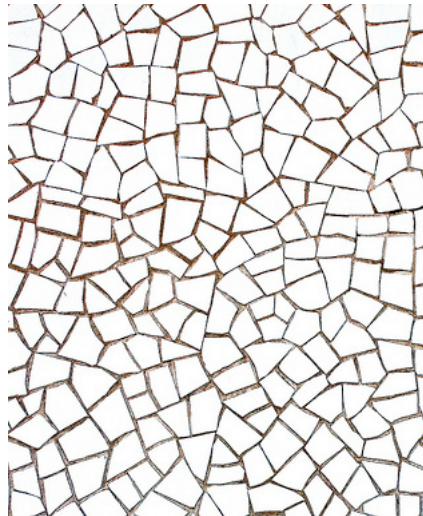
43 DOMÍNGUEZ, Miguel, *“Los últimos proyectos urbanísticos y arquitectónicos de Valencia. Cuál es el futuro de la ciudad?”* in *“Territorio, sociedad y patrimonio: una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia”* Vol.2; Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, Valencia, 2002, p.308

44 Conversa do autor com o arquitecto Tito Llopis





[II.52]



[II.53]

**[II.52]** Estação do metro da Alameda, arquitecto Santiago Calatrava. **[II.53]** Trencadís, pormenor da Estação da Alameda



Numa conferência realizada em Bilbao sobre construção polémica de uma ponte na cidade, também da autoria de Calatrava, surge uma pergunta de um jornalista a um professor de urbanismo querendo saber a opinião dele acerca da ponte, ao qual ele responde que *“está bem feita, apesar dos custos. A ponte não é para cruzar o rio nem para as pessoas é para através da arquitectura criar uma imagem da cidade.”*

Mas, talvez existam mais vozes críticas em relação às obras de Calatrava. Num debate realizado no MUVIM<sup>45</sup> são convidados dois conferencistas, Perez Casado, alcaide responsável pela decisão de ajardinamento do Turia, e o arquitecto Ricardo Bofill, responsável pelo Plano Especial de ajardinamento do Turia. Casado e Bofill, falam em momentos distintos, do ajardinamento do Turia. Bofill recusa-se a falar da Cidade das Artes e Ciências, pois acha que Calatrava, modificou o que a cidade e os valencianos aprovaram no plano de ajardinamento.

A Cidade das Artes e das Ciências, organiza-se em torno de um eixo, conferindo uma entidade própria onde se distribuem o Hemesfèric, o Palácio das Artes e o Museu Príncipe Filipe projectados pelo arquitecto valenciano Santiago Calatrava. O conjunto não fica completo sem o Oceanário, cuja autoria é do arquitecto Félix Candela. Este conjunto de edifícios destaca-se claramente como elemento principal de uma variada sucessão de elementos que acontece ao longo dos vários tramos do Jardim do Turia que se inicia no Parque da Cabecera.

Actualmente, a Cidade das Artes e das Ciências assenta na cota mais baixa em relação ao antigo leito do Turia. Rodeado por lagos artificiais e espelhos de água, em oposição à ideia, os edifícios descontrolam-se na sua escala e são os principais protagonistas na tomada do espaço, aqui nota-se a clara desunião do conjunto da Cidade das Artes e Ciências e do Plano Especial, projectado por Ricardo Bofill.

Nos vários edifícios, o material utilizado é o betão branco e o *trencadís*<sup>46</sup> (fig. [II.53]) azuis e/ou brancos utilizados como revestimento do espaço público, conferindo unidade ao conjunto. Santiago Calatrava utiliza *trencadís*, também na estação de metro da Alameda (fig.[II.52]), situada entre os tramos XVIII e XIV e dá um significado mais forte a este elemento tradicional da arquitectura valenciana. Este material é utilizado em edifícios emblemáticos da cidade como no Mercado de Colón e Estação del Nort.

45 Museu Valenciano de Ilustração Moderna

46 Palavra catalã, que significa 'roto'. É uma espécie de mosaico, produzido com fragmentos de cerâmica unidos com argamassa, utilizado na arquitectura catalã e valenciana



[II.54]



[II.55]



[II.56]

[II.54] Museu das Ciências, Príncipe Felipe [II.55] THemisfèric. [II.56] L'Umbracle

### **2.7.2. Cidade das Artes e das Ciências (1991 -2005)**

#### **Descrição das obras**

##### ***HEMISFÈRIC***

Em 1998, o primeiro elemento a ser finalizado foi o Hemisfèric situado no eixo este-oeste numa posição central do conjunto ocupando uma área de 26.000m<sup>2</sup> e rodeado de dois espelhos de água rectangulares dando a sensação que o edifício flutua. O programa do edifício alberga no interior uma sala semi-esférica, onde são projectados documentários e filmes a 3 dimensões panorâmicos para 300 pessoas. Sobre esta cúpula interior, que funciona como tela gigante, construiu-se uma cobertura ovalizada que lhe confere o desenho exterior que conhecemos. A cobertura é regulável através de um sistema hidráulico que controla a abertura do espaço exterior coberto.

##### **MUSEU DAS CIÊNCIAS PRINCIPE FELIPE**

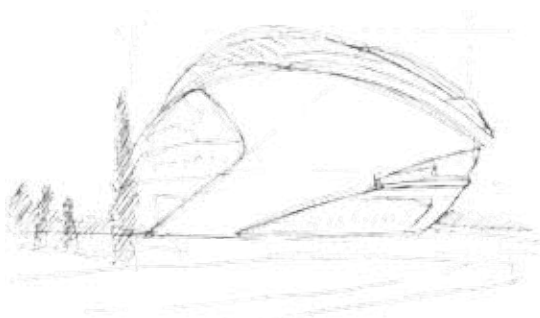
Este edifício o arquitecto Santiago Calatrava foi inaugurado no ano 2000 e inspira-se nas formas do corpo humano, mais concretamente na coluna vertebral. Pode afirmar-se que esta é uma constante na sua obra e podemos confirmá-la noutras obras tendo como exemplo a Gare do Oriente em Lisboa. O museu é construído mediante a repetição de uma secção básica formada por uma estrutura orgânica de betão armado de cor branca. Na fachada norte, localiza-se o espaço de acesso e circulação principal desde o qual se pode contemplar o resto das plataformas que nos levam às áreas de exposição. É inevitável destacar na fachada sul as duas grande escadas que tiveram de ser adicionadas após terem concluído as obras por este não responder à legislação de protecção contra incêndios. Mesmo com os problemas de sonorização e controlo da luz este é um dos museus mais visitados de Valência.

##### ***L'UMBRACLE***

O *L'Umbracle* foi inaugurado a quando o museu príncipe Felipe e é composto por uma cobertura metálica que cobre uma zona ajardinada composta por cinquenta espécies florais típicas da comunidade valenciana. Na sua cota mais baixa alberga o parque de estacionamento do complexo, a fachada sul como está mais próxima do



[pormenor II.42]



[II.57]



[II.58]



[II.59]

[II.57] e [II.58] Palácio das Artes Rainha Sofia [II.59] Oceanário

limite do complexo funciona como um filtro que bloqueia a visão dos edifícios circundantes para o interior. Virado a norte, por cima do parque de estacionamento e numa cota superior à do complexo, temos uma plataforma que funciona como um mirador sobre todas as obras.

### **PALÁCIO DAS ARTES REINA SOFIA**

Este edifício foi inaugurado em 2005, substituindo a torre de comunicações prevista no projecto inicial e remata o conjunto a Oeste, sendo a peça mais imponente por todas as razões. A presença desta obra escultural baseada em formas náutica é imponente e aparece como um elemento surreal no antigo caudal do Turia. De uma leitura mais abstracta o edifício tem a forma de capacete de guerreiro, e a grande cobertura está apoiada no extremo oeste e na zona central, deixando a restante cobertura totalmente em balanço. A revestir os alçados norte e sul, temos duas conchas construídas em aço que têm um peso aproximado de 3.000 toneladas(!) conferindo ao edifício a sua pele exterior. É sobretudo um imponente edifício que pretende que a sua posição seja forte e que nada o consiga apagar, daí o material utilizado em grande parte seja o betão armado branco e revestido com trencadís.(imagem)

### **OCEANÁRIO**

Este é o ultimo edifício a ser inaugurado, localiza-se a este do complexo.



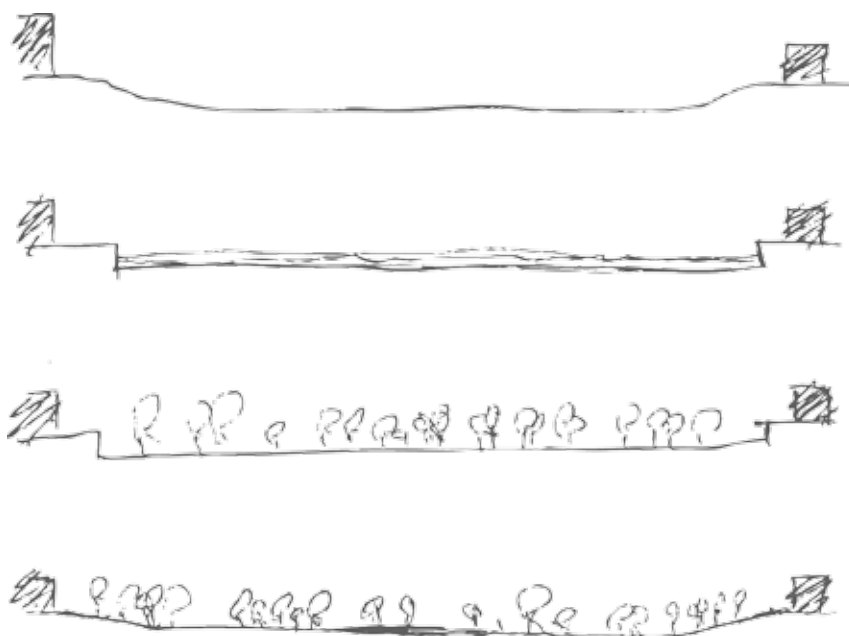
# CONCLUSÃO

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NO SECTOR EM FRENTE ÀS TORRES DE SERRANOS





[III.01]



[III.02]

[III.01] Desenho no *Jardim do Turia*, para as Torres de Serrano [III.02] Estudos rápidos para a proposta de trabalho

### - Proposta de intervenção

Actualmente, não será demasiado afirmar que o antigo caudal do rio Turia é um “rio verde”. A copa das árvores emergem e assinalam a sua presença que modifica a imagem da fachada de ambas as margens. Lugar de encontro, lugar de passeio, lugar de desportistas, etc., um lugar sereno emerge actualmente no centro da cidade.

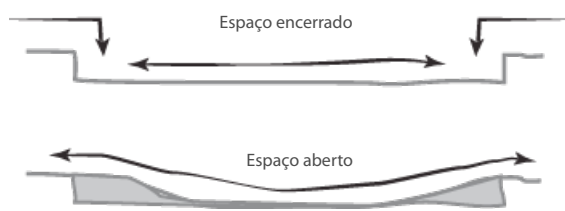
O segredo para o êxito deste grande jardim foi transformar em algo positivo o lugar que outrora fora trágico para os valencianos. A decisão de ajardinar o Turia levou a que se desenvolvesse um plano conjunto. Contudo o *Plano Especial*, nunca foi na verdade, totalmente seguido.

Com o passar dos anos, a unidade de conjunto do Turia foi-se perdendo. Fazendo uma leitura mais “fria” reparamos que o jardim do Turia vive alheio à envolvente, e a sucessão de sectores, com o passar dos anos foi desconectando uns os outros. Cada sector foi moldado à vontade dos seus interesses, perdendo a identidade de conjunto inicialmente previsto.

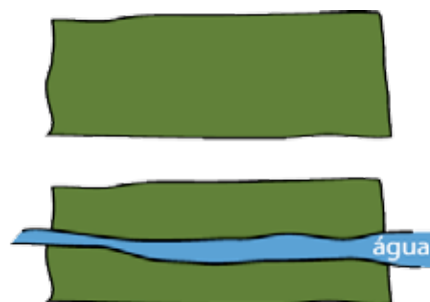
Poderemos questionar e reflectir sobre a maneira de melhorar este grande espaço urbano, como relacioná-lo com a envolvente, como recuperar a presença da água e assim devolver a essência de um elemento crucial para a identidade da cidade de Valência. Para António Estevan, consultor ambiental e membro da Fundação Nova Cultura da Agua, foi um erro retirar o curso da água. porque este funcionava como uma peça chave na ordenação do caudal, que resgatava o valor ambiental e sociocultural.

Para o arquitecto Rafael Rivera, autor do parque “*Gulliver*”, “*os jardins do Turia sempre serão o reflexo do compromisso de uma cidadania que reivindicou com êxito algo que agora parece óbvio, um espaço verde e público ao serviço da comunidade. Junto ao Parque Natural da Devesa, o velho caudal é um símbolo como as coisas podem ser conduzidas desde a rua.*”

*Durante todos estes anos este espaço singular consolidou-se, com luzes e sombras, como uma peça central na imagem da cidade e um espaço chave a ser utilizado por parte dos cidadãos. Talvez a ausência da água no desenho global fez perder identidade a este espaço em relação às suas origens. Mas, depois de tudo ele agora pede-nos atenção.*



[III.03]



[III.04]



[III.05]



[III.06]



[III.07]

[III.03], [III.04], [III.05] e [III.06], Estudos. [III.07] Estudo para introdução de água no Jardim do Turia, fotomontagem

*(...) Já passou algum tempo e agora creio ser o momento de uma segunda visão deste Jardim. Desde esta consolidação evidente e irreversível do seu carácter verde e público deve-se repensar a cidade englobando parques e jardins, e o velho caudal seja novo e se converta na realidade no eixo vertebral de um modelo de progresso. Até mesmo o novo caudal deverá converter-se numa área de oportunidade.*

*É a ocasião dos diferentes espaços públicos da cidade existente, estarem dispersos no tecido urbano, permanecendo ligados uns com os outros em redor dos jardins do Turia, com circuitos pedonais e cicláveis, passeios, pequenos espaços arborizados, permitindo a mobilidade e acessibilidade, recuperando assim uma continuidade fácil e evidente própria da cidade do cidadão a mesma que lhe deu origem e que nunca se deveria ter perdido.*

*Talvez assim, os jogos de crianças se espalhem pelas ruas e praças, chegando a todos os cantos e nos despertem do sono.”<sup>1</sup>*

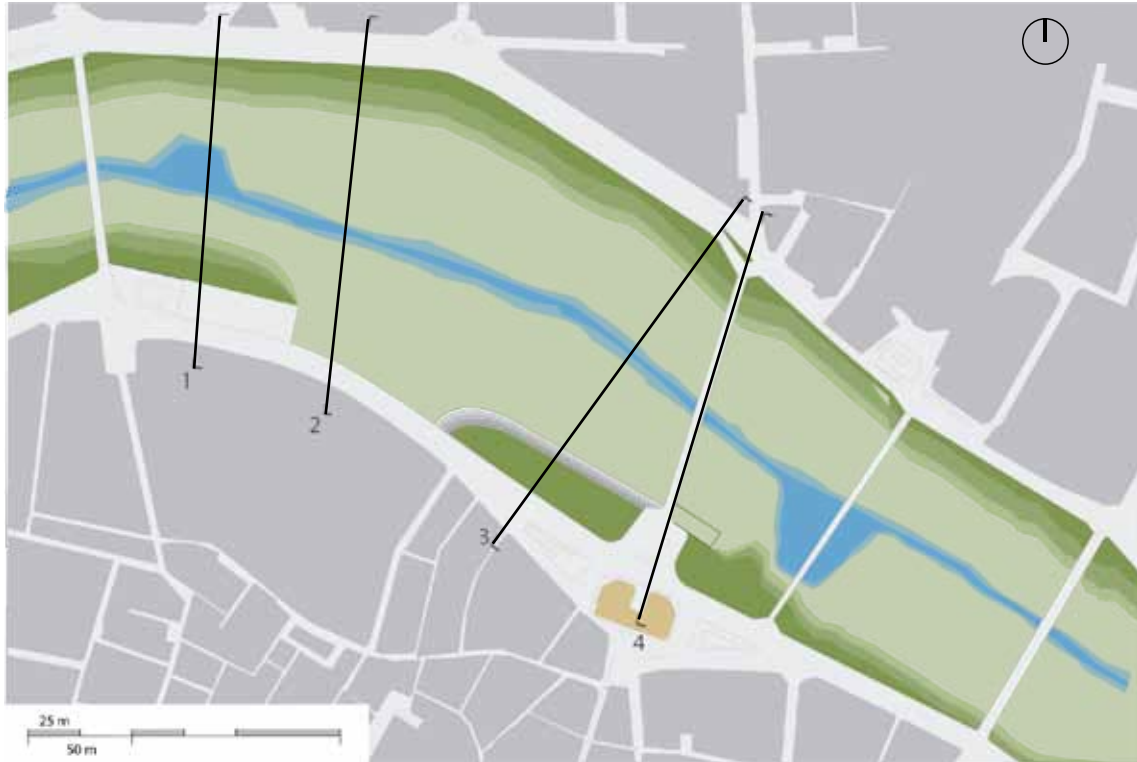
A estratégia de intervenção, nesta área do jardim do Turia, pretende ser clara. As árvores devem continuar a ser o elemento predominante do jardim e contribuir para gerar espaços com carácter “desordenado”. O desenho está assente sobre um eixo central, onde a água e os caminhos o percorrem. A reintrodução da água, será como devolver à cidade de Valência “o sangue que lhe corria nas veias” e manter presente a memória da passagem do rio naquele local.

Outro ponto, que poderá ser positivo, para o actual Jardim do Turia é a diluição dos parapeitos para realizar uma ligação mais directa entre a cota mais alta da cidade e a cota mais baixa do antigo leito. Pretende-se com estes dois pontos conseguir aproximar e relacionar o Jardim do Turia com a cidade e com os cidadãos.

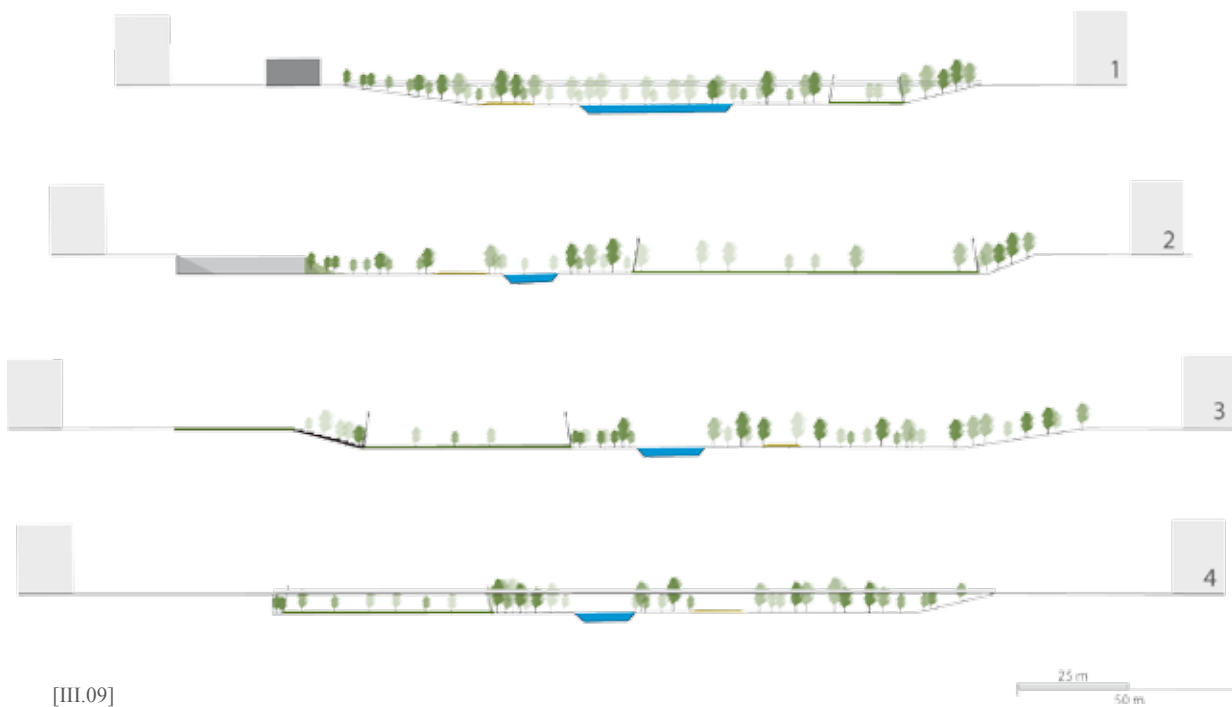
Deve existir um olhar correcto, atento e criativo que permita encontrar as soluções ajustadas para responder às dinâmicas existentes num qualquer território.

---

1 Revista Paisea & Cauces; O jardim do Turia, 2009, p.76



[III.08]



[III.09]

[III.08] e [III.10] Planta da proposta de ideia. [III.09] Cortes para o projecto de ideia.





[III.10]





## CONSIDERAÇÕES FINAIS



Entrando na recta final deste trabalho percebemos que todas as condicionantes que envolvem um projecto que modifique uma cidade tem variáveis complexas que devem ser tratadas.

O que vamos apresentar neste capítulo é o fruto de um estudo incidido em várias vertentes, e reflexão sobre este estudo/projecto.

A primeira sensação que nos fica é que o tempo foi pouco para fazer tudo o que desejávamos: mais entrevistas a arquitectos envolvidos no projecto, mais desenhos, mais recolha de informação, etc..

## **Conclusões**

A cidade como local de vivência de uma série de pessoas com interesses, vontades e conhecimentos diferentes deve ter uma arquitectura cuidada em que são revelados e elevados os interesses dos seus habitantes.

Devemos estudar o todo de forma unificada não limitando a partes e identificar problemas equacionando as respostas. Fazer uma análise do Turia obriga, por ordem da sua obra, a ver partes e de que forma estas se encaixam.

Foram várias as ideias, propostas e decisões para o Jardim do Turia o que leva a que se diga compreensível os anos de demora.

Ao longo do trabalho foram visíveis as linhas guia pelas quais se projecta este Jardim do Turia. Se por um lado vimos vontade de construir estradas e edifícios ou linhas de comboio, por outro vimos a população indignar-se e lutar contra aquilo a que chama de atentado.

As linhas propostas, ao fim de inúmeros concursos e indecisões, por Ricardo Boffil de certa forma não foram seguidas. Ao longo do jardim observamos elementos

que se contradizem, se por um lado temos sectores arborizados e com água, temos outros privatizados com campos de futebol encerrados, perdendo o carácter amistoso que caracteriza aquele espaço.

Ao passear pelo Turia é também perceptível a união, ou desunião, que se perde ao longo dos sectores. Sem duvida alguma o complexo da Cidade das Artes e Ciências destaca-se pela grandiosidade e monumentalidade, com uma linguagem que só o autor da obra poderá explicar. De facto apetece dizer que Valência não é “aquilo” e gastar dinheiro não significa “ter o melhor”.

Perante a população, o resultado final terá sido o desejado?

Certamente, cada pessoa terá a sua opinião, mas a ver pela quantidade de pessoas que diariamente “ocupa” o jardim, certamente o ajardinamento foi a melhor solução.

Não sabemos o que o futuro reserva mas uma reflexão mais cuidada e a incessante conquista de respostas através de valencianos permite concluir que o poder político sobrepõe-se muitas vezes à vontade popular. Desta forma o terminar do Jardim do Turia tem de obedecer a importantes parâmetros: olhar crítico e correcto, atenção e criatividade que permita encontrar soluções ajustadas às dinâmicas existentes num qualquer território sem entrar em conflito com os “superiores”.

Esperamos que o Jardim do Turia tenha um futuro mais “verde” não só de esperança mas também de árvores e elementos naturais.

Incluso los 50 años de la vida  
de un hombre  
son pocos comparados  
con la vida de este río.  
La vida, una vez nacida,  
no puede durar para siempre.

*"Tito" Llopis*

## CITAÇÕES:

---

Página 19,

*“ Siendo exigible un proyecto global y unitário. La solución alcanzada ha supuesto un diseño fuerte, riguroso en sus grandes líneas, capaz de moldear el espacio a través de volúmenes geométricos y unidad en las plantaciones. El verde como programa fundamental y el agua como idea de permanência del antiguo río son los protagonistas del diseño, más de cualquier otro elemento auxiliar”*

Página 31,

*«Afortunadamente, Valencia es una ciudad que no tiene suburbios, porque el valor agrícola del terreno es tal, que no se permite a nadie ocupar un metro cuadrado de terreno como no sea para explotarlo, y así se da el fenómeno de que el valor del terreno urbano, del solar, es mucho más elevado que en otras poblaciones españolas, puesto que el precio inicial de que se parte para la plusvalía de los solares es el precio agrícola, ya de por sí elevadísimo. El único suburbio que puede considerarse en Valencia son las cabañas que se han hecho en el cauce del Turia, seco la mayor parte del año».*

Página 34,

*“ las razones de esta iniciativa, que plantean con absoluta lucidez los pilares sobre los que debìa apoyarse Valencia para progresar de manera adecuada, fueron las siguientes:*

- 1. Valencia necesitaba un buen puerto de mar “donde encuentren seguro abrigo el gran número de buques que hacen el transporte de sus variadas y ricas producciones a todos los países del mundo”. Para ello era necesario, entre otras cosas, que las tierras arrastradas por las aguas del Turia no cerraran su entrada.*
- 2. Valencia queria extender su suelo residencial en todas direcciones y el cauce del Turia se lo impedía.*
- 3. La activación de la vida comercial asociada al puerto reclamaba el ensanche de la “Villa nueva del Grao”.*
- 4. Las aguas de la laguna de la Albufera convertían a ésta en un foco permanente de fiebres palúdicas. Su desecación eliminaría este peligro y proporcionaría miles de hanegadas de suelo cultivable.”*

Página 36,

*(...) el “proyecto de desviación del río Turia y desecación de la Albufera de Valencia» constituía uno de los negocios más seguros y lucrativos que «pueden encontrarse para un capital importante, ofreciendo inmensas ventajas si se le compara con la construcción de ferrocarriles, obras de riego o industrias de nueva creación.»*

Página 38,

*“ El primer proyecto de la línea de ferrocarril de almansa a Valencia y a Tarragona fue redactado en 1847 por los ingenieros Beatty y Shepherd, pertenecientes a la sociedad de los Ferrocarriles de Madrid-Valencia, de capital inglés y concesionaria de todas las obras incluyendo las edificios de las estaciones. En 1850, el Marqués de Campo compró los derechos de la línea de ferrocarril del Mar a Xátiva y dos años después constituyó la Sociedad de Ferrocarriles del Grao a Játiva, el primer ferrocarril valenciano ”*

Página 38,

*(...) las primeras reformas urbanísticas de gran calado, que culminarían con la expansión urbana y industrial que inexorablemente toparían un poco tiempo con el puerto. Una única estación en el interior del recinto amurallado de Valencia (junto al Ayuntamiento) resultaba totalmente insuficiente ”*

Página 39,

*“Al fin y al cabo, el sistema ferroviario no resultaba ser más que otro elemento de una ciudad amenazada por las aguas de su río y, si entonces, ya era difícil realizar la reforma ferroviaria, al no existir recursos financieros suficientes, el pretender llevarla a cabo conjuntamente con la desviación del Turia. ”*

Página 40,

*«En el caso de Valencia son muy diversos los aspectos que aconsejan tal desvío, que, al tener como denominador común una misma obra, hacen que ésta quede patentemente justificada, y así resulta que, si se trata de evitar que Valencia se inunde, conviene desviar el Turia. Si se tratan de evitar los daños en vidas y haciendas que con ello causa, conviene desviarlo; si se quiere dar una solución fácil y desahogada a sus problemas de instalación ferroviaria, conviene desviar el Turia; si se quiere utilizar su cauce en el establecimiento de esa vía de circulación rápida prevista y las de penetración de los ferrocarriles de vía estrecha, hay que desviar el Turia. Si se piensa en ampliar el puerto y evitar sus enfangamientos actuales y consiguientes dragados onerosos, hay que desviar el Turia. Si se quiere habilitar con permanencia zonas verdes y de expansión y esparcimiento en su cauce, hay que desviar el Turia. Si se quiere disponer de amplias*



*zonas de edificación en sus riberas, hay que desviar el Turia. Y así seguiríamos con esta interminable letanía».*

Página 49,

*“Una ciudad que había ido expulsando usos y funciones hacia una caótica periferia, cuyo lento crecimiento se había llevado a cabo en un territorio condicionado por una anárquica red de carreteras i vías ferroviarias. Las reformas urbanas planteadas inicialmente con el ánimo de conseguir una gran y coherente ciudad no habían sido capaces de articular un planeamiento global capaz de dar alternativa al modelo de ciudad burguesa que, basado exclusivamente en la idea de ensanchar para reformar lo existente, había sido diseñado (...) temporatmente en marcha durante a segunda mitad del s. XIX.”*

Página 52,

*(...) una pálida imagen de esos nuevos conceptos urbanísticos.”*

Página 54,

*«será posible hacer, a lo largo del río, vías importantes de tráfico, que con las penetraciones de hoy, las dos grandes vías, los tránsitos y la serie de vías de circulación interior, constituirán la red arterial futura. Vías secundarias enlazarán los centros de barrio - una serie de plazas con sus pequeños jardines, en las que se situarán los servicios públicos de cada barrio—, serán vías secundarias, aptas para el transporte urbano, a fin de dejar las vías arteriales libres de tranvías y otros medios de transporte que dificulten la circulación».*

Página 55,

*(...) “previamente el pantano del Generalísimo, y ello permitirá no sólo evitar las inundaciones peligrosas sino que, disminuyendo parcialmente la grand barrera del río, con anchura superior a 100m, parte de su cauce y de sus márgenes se aprovecharán para construir y quedarán convertidos en jardines.”*

Página 55,

*“Para los ingenieros civiles de la época, Valencia necesitaba desembarazar el cauce de los puentes que lo cegaban, tendiendo otros que causaran el mínimo obstáculo a la circulación rodada.”*

Página 58,

*“a)Limitación del crecimiento de la ciudad hacia el Sur, sobre terrenos de la*

*huerta. Orientación de dicho crecimiento hacia el Noroeste sobre terrenos de secano, más salubre y barato.*

*b) Creación de un orden viario: emplazamiento ferroviarios; eje Este-Oeste, conexión de accesos y conexión con los poblados satélites, aeropuerto, puerto y playas.*

*c) Zonificación urbana y comarcal*

*d) Utilización del cauce urbano del Turia.*

*Cada uno de estos temas es justificado en el mismo documento:*

*-La barrera para limitar el crecimiento hacia el sur se configura con varios elementos: el cauce de 200 metros, el talud de protección hidráulica, la autopista y las vías y playas ferroviarias. De estas últimas se quiere evitar que se puedan constituir en focos de futuros desarrollos industriales y urbanos.*

*-En cuanto al orden viario, en primer lugar se justifica la situación asignada a la estación, pensando en dar salida hacia el norte a las vías, en zanja cubierta, por los terrenos de la estación de Aragón.*

*En la concepción del eje Este-Oeste se apuntan enormes posibilidades para los enlaces para los accesos de Madrid y Alicante (Este-Oeste), los de Barcelona Y Alicante (Norte-Sur), y los enlaces de la ciudad con las playas de Saler, el puerto y el aeropuerto. A lo largo de una de las márgenes del cauce abandonado se propone una línea de ferrocarril metropolitano Este-Oeste.*

*-Las zonificación urbana y comarcal se concreta asignándole usos industriales a los sectores Suroeste y Noroeste vinculados a poblados satélites de secano donde los trabajos tienen más fácil conservar su vinculación con la tierra.*

*-Se proponen tres centros comerciales que descongestionen el casco antiguo. Uno en el asentamiento de la estación del Norte que se desplaza, otro en el acceso de Ademuz, junto al puente de Fernando el Católico, y un tercero en las proximidades de la nueva estación. Todos se conciben como centro comercial y de negocios.*

*-El cauce urbano del Turia se preconiza como la columna vertebral de la nueva ciudad, al romperse la tradicional barrera y desplazarse hacia el norte el casco urbano, con una amplia zona habitada en la margen izquierda del cauce. Dicho eje, además de sus funciones para las circulaciones extraurbanas, ha de conectar centros importantes de la ciudad. Se puede aprovechar para usos lucrativos: comerciales, residenciales, según tramos.*

*Además representa una magnífica oportunidad para dotar de algunas expansiones verdes a la ciudad.”*

Página 64,

*“El 15 de enero de 1963 se puso en marcha la sobretasa para la correspondencia (25 céntimos) y telegramas (50 céntimos) cursados desde Valencia, que el Gobierno había autorizado para contribuir a la realización de las obras del Plan Sur. La primera emisión de sellos especiales llevó el escudo del rey Jaime I en los de Correos y el escudo de la ciudad en los de Telégrafos.”*

Página 64,

*“El 15 de enero de 1963 se puso en marcha la sobretasa para la correspondencia (25 céntimos) y telegramas (50 céntimos) cursados desde Valencia, que el Gobierno había autorizado para contribuir a la realización de las obras del Plan Sur. La primera emisión de sellos especiales llevó el escudo del rey Jaime I en los de Correos y el escudo de la ciudad en los de Telégrafos.”*

Página 68,

*“Una ambiciosa propuesta global muy bien documentada y argumentada, que utiliza técnicas mediáticas y gráficas esquemáticas pero muy directas, como son el cómic y el fotomontaje.”*

Página 69,

*“No debe iniciarse ninguna inversión ni proyectarse nada que no responda a un plan general preestablecido, bien fijados los objetivos. Otra cosa sería como esparcir el dinero desordenadamente”.*

Página 70,

*«mostrar unas posibilidades de utilización del viejo cauce para que sirvan como punto de referencia y base de confrontación con otras soluciones, agilizando con ello el proceso de crítica que, sin lugar a dudas, descubrirá nuevas variables a la hora de realizar el proyecto definitivo».*

Página 72,

*“revalorización de la imagen de la ciudad antigua, se propone la potenciación visual de los pretilos y de algunos frentes urbanos, y la integración de los puentes históricos en los nuevos recorridos del agua.”*

Página 76,

*(...) La ordenación de un espacio verde en el antiguo lecho del Río en el mismo centro de la Ciudad creará un nuevo paisaje que se incorporará al nuevo paisaje urbano exis-*

tente(...)

*(...) la sencillez es una característica fundamental en el diseño, la implantación y el mantenimiento(...)*

*(...) Clásico en el sentido abstracto de uso de óptimos culturales nacidos de la herencia grecorromana y mediterráneo en el sentido del uso del lenguaje vegetal y mineral apropiado el lugar (...)*

*(...) árboles y especies de vegetación autóctona, como el Pino, Ciprés, Naranjo, Palmera, Encina, Olivo(...)*

*(...) la composición del proyecto se desarrolla a partir de la geometría... define la trayectoria del ojo y la dirección del espacio, convierte caos y oscuridad en orden y claridad(...)*

*(...) un eje principal jerarquiza la composición en toda su longitud.*

*(...) el proyecto (...) es un inmemso pinar (Pinus pinea) (...) formará recintos diferenciados como habitaciones diseñadas en si mismas (...) grandes espacios públicos, naranjales, jardín botánico, jardín de frutales, parque deportivo-culturales(...)*

*(...) en su extremos Oeste los jardines no se prolongarán hasta la desembocadura del viejo cauce, sino que, desviándose de él, buscarán una conexión con el Puerto. Un espacio rótula articulará el tramo final de los jardines con los meulles de la dársena interior, ofreciendo a la ciudad una salida al mar(...)*

Página 78,

*(...) bailando en corro, remontando la milotxa o saltando a la comba. Pero lo cierto es que han ocurrido muchas cosas. Faltaba la imagen final que resumiera todas las ilusiones depositadas en la idea de recuperar un aspecto clave de la identidad del pueblo valenciano: el uso popular y festivo del viejo cauce del Turia, un deseo tantas veces traicionado (...)" .*

Página 80,

*"Pese a este largísimo empuje constructivo, veintitrés años después el Jardín del Turia, tras asistir a la injusta manipulación de alguno de los tramos anteriormente ejecutados (TII), se ha consolidado como un jardín anacrónico, pero enormemente popular y con algunos ejemplos de buen diseño paisajístico."*

Página 82,

*"El T2 (1985, Vetges Tu i Mediterrània SL con J. J. Hernández y J. M<sup>a</sup> Arraiz; Premio Fundación Antonio Camuñas, Madrid 1990) se desarrolla entre el Azud de Rovella y el puente de Campanar. Basado en el esquema director y pensado como complemento del T1 (1989, Vetges Tu i Mediterrània SL, el lago nunca construido) el tramo se dis-*

*eñó como representación ordenada de la naturaleza frente al desorden que caracterizaba entonces esta zona de la ciudad. Una particular y sugerente lectura del antiguo cauce, entendido a la vez como línea y como grieta, dio lugar a un proyecto que se percibe hoy como una sucesión de episodios y también como un espacio ensimismado, donde el agua, en sus variadas formas, ejerce de anfitrión.”*

Página 84,

*“El T3, introdujo, entre los puentes de Campanar y Ademuz, un estadio de atletismo con instalaciones complementarias que alteraron la simetría central original, aunque el arbolado siguió ordenando los recorridos principales.”*

Página 88,

*“El T10-11 (TA. Ricardo Bofill) (...) ejecuta fielmente la temática clasicista del Avance (criticada entonces por la nula conexión con la historia del lugar) con un eje de simetría central que alinea el arbolado y todos los elementos arquitectónicos, incluido el gran estanque que acentúa la presencia del Palau de la Música.”*

Página 90,

*“(...) fue primero proyectado como una densa arboleda que concluía en un estanque laminar (1992, Vetges Tu i Mediterrània SL), y más tarde sustituido por un anacrónico “parque natural” construido por fases (1997-2002; Jacobo Ríos-Capapé, Rafael Narbona y Ángel Palomar).”*

Página 94,

*“La ciudad constituye un espacio artificial, histórico, en el cual toda sociedad - una vez alcanzado un suficiente grado de diferenciación respecto a la configuración social precedente - intenta en cada época mediante su representación en monumentos arquitectónicos, un objetivo imposible: “marcar” ese tiempo determinado, mas allá de las necesidades y motivos contingentes a que obedeció el proceso de construcción de sus edificios.”*

Página 96,

*“Dentro de la acción política del Ayuntamiento de Valencia y de la Generalitat Valenciana, y como uno de sus pilares fundamentales, se encuentra la promoción de la cultura, elemento esencial para el progreso colectivo. Con este principal propósito, la Comunidad Valenciana, consciente de su importancia, de su tradición y de su ubicación geográfica, está obligada a servir de referente cultural permanente dentro del Arco Mediterráneo. Continuando, por tanto, con esta labor propulsora de todas las*

*actividades relacionadas con la ciência, la tecnología u la cultura, se ideó la creación de la Ciudad de las Artes y las Ciéncias, una apuesta de vanguardia, de enorme atractivo, y que supone la creación de una “ciudad viva”, científico-lúdico-cultural, dentro de otra ciudad como es Valencia.”*

Página 98,

*“De hecho, el atractivo de este complejo de ocio, unido al impulso de turismo de negocios motivado por el buen funcionamiento del Palácio de Congresos, ha hacho que se dispare la demanda de plazas hoteleras en nuestra ciudad, hasta el punto de que Valencia se ha situado a la cabeza de las ciudades españolas en cuanto el incremento de pernoctaciones, que en el año 2001 aumentaron en un 9,6%. La cifra de visitantes supero los 900.000 viajeros – lo que supone un incremento del 8,3% respecto al año 2000.”*

Página 98,

*“ los jardines del Turia siempre serán el reflejo del compromiso de una ciudadanía que reivindico hasta el éxito algo que ahora parece obvio, un espacio verde y público al servicio de la colectividad. Junto al Parc Natural de la Devesa, el viejo Cauce es el símbolo de que las cosas pueden ser de otra manera impulsadas desde la calle.*

*Durante todos estos años este espacio singular se ha consolidade, con luces y sombras, como una pieza central en la imagen de la ciudad y un espacio clave para la utilización de los ciudadanos y ciudadana. Talvez la ausência del agua en el diseño global haya hecho perder identidad a este espacio en relación con su origen. Pero, después de todo, él nos mira y quiere que le prestemos atención.*

*(...) Ha pasado el tiempo, y ahora creo que es el momento de una segunda visión de estos jardines. Desde esa consolidación evidente e irreversible de su carácter verde e público, debe repensarse la ciudad en clave de red de parques y jardines, en la que el viejo cauce sea nuevo y se convierta de verdade n la referencia, el eje vertebrador de un modelo de progreso. Incluso el llamado cauce nuevo debe aprender de él y convertirse en un área de oportunidad.*

*Es la ocasión de que los diferentes espacios públicos de la ciudad, que existen pero están dispersos en el tejido urbano, queden enlazados unos con otros, alrededor de los jardines del Turia, con circuitos, itinerários peatonales, paseos, pequeños espacios arbolados, enclaves, permitiendo la movilidad, la accesibilidad, el intercambio, y recuperando así una continuidad, fácil y evidente, la misma que lo dio origem y que nunca debió perder.*

*Talvez así, los juegos de los niños se escurran por las calles y playas, lleguen hasta todos los rincones, y nos despierten del letargo.”*

## BIBLIOGRAFIA

---

**ALMEDA**, F.; *Las riadas del Turia*. Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1957.

**AYMONINO**, Carlos, *El significado de las ciudades*, Ed. H. Blume Edificiones, Madrid 1981

**BOIRA**, Josep Vicent, *Valencia la ciudad*, Tirant lo blanch, Valencia 2011

**BOFILL**, Ricardo, *Taller de arquitectura edificios y proyectos 1960-1985*, Gustavo Gili, Barcelona, 1988

**CALATRAVA**, Santiago, *Catálogo de Exposición antológica en la Lonja de Valencia del 31 de Maio al 30 de Junio de 1993*, El Croquis, Madrid 1993

**GUARNER**, Manuel Sanchis, *La ciudad de Valencia, Sintesis de Historia y de Geografia urbana*, IRTA, 2007

**GUÀRDIA**, Manuel [et al.], “Valencia”, in *Atlas Histórico de Ciudades Europeas*, Eds Centre de Cultura Contemporània de Barcelona- Salvat Editores; Barcelona, 1996.

**SORRIBES**, Josep, *Valencia, 1957 - 2007, De la riada a la Copa del América*, Universitat de Valencia, Valencia, 2010

**LLOPIS ALONSO**, A., [et al.], *Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*, ICARO, València, 2009.

**LLOPIS ALONSO**, A., [et al.], *Historia de la ciudad: V. Tradición y Progreso*, eds Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia - Ayuntamiento de Valencia - Universitat de València, València, 2008.

**LLOPIS ALONSO**, A., [et al.], *1957 La riuà que canvià València*, Adonay S.L, Valencia, 2007



**MELIÓ**, Vicente, *Junta de Murs i Valls. Historias de las obras públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV - XVIII*, Generatitat Valenciana, Valencia, 1991

**MÓSTOLES**, Vicente, [et al.], *Terrítório, sociedade y património: uma visão arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia*, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, Volume 2, Valencia, 2002

**PASTOR**, Francisco Taberner, [et al.], *Territorio, sociedade y patrimonio : una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia*, Universitat de València, Valencia, 2002

**PERDIGÓN FÉRNANDEZ**, Luis; **LLOPIS ALONSO**, Amando, *Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, ed. Univ. Politècnica de València, 3ª edição. Valência, 2012.

**POLANO**, Sergio, *Santiago Calatrava: obra completa*, Electa Madrid, 1996

**ZEVI, Bruno**, *Saber ver a arquitectura*, trad. Maria Isabel Gaspar / Gaetan Martins Oliveira, Martins Fontes Lda., São Paulo, 2002

## **PROVAS DE DISSERTAÇÃO**

**BERTOMEU BLAY**, Xavier, *História y estética de los puentes del antiguo cauce del río Turia de Valencia*, Volume 3, Escuela Superior de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Valencia. Valencia. 1986

**DA COSTA**, Ana Célia Meira Guimarães, *Novas estratégias urbanas para um novo concelho, o caso do núcleo da Trofa*, FAUP, Porto 2006

**ESTIMA**, Carmen Inês Marques, *A Central Termoelétrica do Freixo \_ um processo de requalificação urbana*, FAUP, Porto, 2012

**SILVA**, Pedro Duarte Santos de Alarcão, *Construir na ruína: a propósito de cidade romanizada de Conímbriga*, FAUP, Porto, 2009

## TEXTOS E REVISTAS

LLOPIS ALONSO, A., in *“El jardín del Turia recuerdos desepasionados” 1985-2008*

PAISEA, Revista de paisajismo: Cauces, Marzo 2009

PAISEA, Revista de paisajismo: Parque Urbano, Junho 2007

PAISEA DOS, Revista de paisajismo, Países Bajos  
ON Revista nº112, 1990

Folheto: *Parque metropolitano del Jardín del Turia*, Ayuntamiento de Valencia

Jornal valenciano, *“Las provincias”*, de 20 Novembro 1978

*Guia de Arquitectura de València*, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia

Archivo de Arquitectura y Urbanismo del Universidad Politecnica de Valencia

## WEBSITES:

<http://www.via-arquitectura.net/>

<http://www.vtim.es/>

<http://www.lasprovincias.es/>

<http://www.ricardobofill.com/>

<http://www.valencia.es/>

<http://www.bing.com/maps/>

<http://www.levante-emv.com/>

<http://www.fppetanca.com/>

# ÍNDICE DE IMAGENS

---

## INTRODUÇÃO

[I\_01] Jardim do Turia - *Ponte del Real*. Desenho do autor, Fevereiro de 2013

## Capítulo I - Valência; Enquadramento histórico

[I\_01]\_GUÀRDIA, Manuel [et al.], “*Valencia*”, in *Atlas Histórico de Ciudades Europeas*, p.156

[I\_02]\_PERDIGÓN Luis; LLOPIS, Tito, *Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, p.70

[I\_03]\_<http://www.aenergiacura.com.sapo.pt/mapa-antigo-porto.jpg>, consultado a 4 de Julho de 2013

[I\_04], [I\_05] e [I\_06]\_GUÀRDIA, Manuel [et al.], “*Valencia*”, in *Atlas Histórico de Ciudades Europeas*, p.159

[I\_07]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

[I\_08]\_LLOPIS, Tito, *Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, p.104

[I\_09]\_<http://www.tribunal delasaguas.com/fotos/53.jpg>, consultado a 30 de Julho de 2013

[I\_10]\_<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/09/26/acequias-barracas-alquerias-molinos-amplian-lista-patrimonio-protegido/742238.html>, consultado a 30 de Julho de 2013

[I\_11]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

[I\_12]\_LLOPIS ALONSO, A. “*El jardín del Turia: otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes*” in “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”, 2010 p.274

[I\_13]\_SORRIBES, Josep, *Valencia, 1957 - 2007, De la riada a la Copa del América*, 2010, p.63

[I\_14]\_Arquivo Gráfico José Huguet

[I\_15]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

[I\_16]\_Valência en blanco y negro, p.22

[I\_17]\_SORRIBES, Josep, *Valencia, 1957 - 2007, De la riada a la Copa del América*, 2010, p.63

[I\_18]\_LLOPIS ALONSO, A. “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”, 2010 p.276

[I\_19]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

[I\_20]\_[http://www.adif.es/es\\_ES/ocio\\_y\\_cultura/doc/folleto\\_Valencia.pdf](http://www.adif.es/es_ES/ocio_y_cultura/doc/folleto_Valencia.pdf), consultado a 28 de Maio de 2013

[I\_21]\_[http://www.adif.es/es\\_ES/ocio\\_y\\_cultura/doc/folleto\\_Valencia.pdf](http://www.adif.es/es_ES/ocio_y_cultura/doc/folleto_Valencia.pdf), consultado a 28 de Maio de 2013

[I\_22]\_[http://www.adif.es/es\\_ES/ocio\\_y\\_cultura/doc/folleto\\_Valencia.pdf](http://www.adif.es/es_ES/ocio_y_cultura/doc/folleto_Valencia.pdf), consultado a 28 de Maio de 2013

[I\_23]\_LLOPIS ALONSO, A. *"Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad"*, 2010 p.278

[I\_24]\_[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bombardeo\\_sobre\\_la\\_estación\\_del\\_Norte\\_en\\_Valencia.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bombardeo_sobre_la_estación_del_Norte_en_Valencia.jpg), consultado a 7 de Junho de 2013

[I\_25]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

[I\_26]\_LLOPIS ALONSO, A. *"Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad"*, 2010 p.277

[I\_27]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

## Capítulo II - Projectos de transformação do espaço público do Turia

[II\_01]\_\_PERDIGÓN Luis; LLOPIS, Tito, *Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, p.82

[II\_02]\_\_PERDIGÓN Luis; LLOPIS, Tito, *Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, p.102

[II\_03]\_\_PERDIGÓN Luis; LLOPIS, Tito, *Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, p.87

[II\_04]\_\_PERDIGÓN Luis; LLOPIS, Tito, *Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, p.104

[II\_05]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

[II\_06]\_<http://divulgamat2.ehu.es/divulgamat15/images/stories/cultura/arte/lasciudadesgeometricas13.jpg>, consultado a 28 de Maio de 2013

[II\_07]\_Desenho do autor

[II\_08]\_GUÀRDIA, Manuel [et al.], *"Valencia"*, in *Atlas Histórico de Ciudades Europeas*, p.176

[II\_09]\_GUÀRDIA, Manuel [et al.], *"Valencia"*, in *Atlas Histórico de Ciudades Europeas*, p.177

[II\_10]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

[II\_11]\_GUÀRDIA, Manuel [et al.], *"Valencia"*, in *Atlas Histórico de Ciudades Europeas*, p.177

[II\_12]\_LLOPIS ALONSO, A. *"Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad"*, 2010 p.281

[II\_13]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência

[II\_14]\_Fotografia do autor, tirada em abril de 2013

[II\_15]\_<http://www.temaeuropa.es/images/fotos/totes/303.jpg>, consultado a 3 Setembro de 2013

- [II\_16]\_GUÀRDIA, Manuel [et al.], “Valencia”, in *Atlas Histórico de Ciudades Europeas*, p.176
- [II\_17]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência
- [II\_18]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência
- [II\_19]\_LLOPIS ALONSO, A. “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”, 2010 p.284
- [II\_20]\_LLOPIS ALONSO, A. “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”, 2010 p.284
- [II\_21]\_<http://home.wangjianshuo.com/archives/2003/08/09/shanghai-maglev.tower-horizontal.jpg>, consultado a 3 Setembro de 2013
- [II\_22]\_[http://1.bp.blogspot.com/\\_GPvNiTV6SWg/SxJAnlMy2bI/AAAAAAAAADYU/1xc0ZKHmN0k/s400/090423-JLGago-RetroUtopiaLPA-TrenVertebrado-1973-s.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_GPvNiTV6SWg/SxJAnlMy2bI/AAAAAAAAADYU/1xc0ZKHmN0k/s400/090423-JLGago-RetroUtopiaLPA-TrenVertebrado-1973-s.jpg), consultado a 28 de Maio de 2013
- [II\_23]\_LLOPIS ALONSO, A. “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”, 2010 p.286
- [II\_24]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência
- [II\_25]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência
- [II\_26]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência
- [II\_27]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência
- [II\_28]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência
- [II\_29]\_Arquivo de Urbanismo da Universidade Politécnica de Valência
- [II\_30]\_LLOPIS ALONSO, A. “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”, 2010 p.288
- [II\_31]\_LLOPIS ALONSO, A. “*Historia de la ciudad VI. Proyectos y complejidad*”, 2010 p.288
- [II\_32]\_Jardim do Turia, sector IX, Desenho do autor, Abril 2013
- [II\_33]\_Jardim do Turia, sector VIII, Desenho do autor, Abril 2013
- [II\_34]\_Fotografia do autor, tirada em abril de 2013
- [II\_35]\_Fotografia do autor, tirada em abril de 2013
- [II\_36]\_Parque metropolitano do Jardim do Turia, Ayuntamiento de Valencia, alterado pelo autor.
- [II\_37]\_Parque metropolitano do Jardim do Turia, Ayuntamiento de Valencia, alterado pelo autor.
- [II\_38]\_Parque metropolitano do Jardim do Turia, Ayuntamiento de Valencia, alterado pelo autor.
- [II\_39]\_Parque metropolitano do Jardim do Turia, Ayuntamiento de Valencia, alterado pelo autor.
- [II\_40]\_Parque metropolitano do Jardim do Turia, Ayuntamiento de Valencia, alterado pelo autor.
- [II\_41]\_Parque metropolitano do Jardim do Turia, Ayuntamiento de Valencia, alterado pelo autor.

- [II\_42]\_Parque metropolitano do Jardim do Turia, Ayuntamiento de Valencia, alterado pelo autor.
- [II\_43]\_Parque metropolitano do Jardim do Turia, Ayuntamiento de Valencia, alterado pelo autor.
- [II\_44]\_Vista aérea do jardim do Turia, Desenho do autor, Maio 2013
- [II\_45]\_JCALATRAVA, Santiago, *Catálogo de Exposición antológica en la Lonja de Valencia del 31 de Maio al 30 de Junio de 1993*, El Croquis, Madrid 1993, imagem de capa
- [II\_46]\_ [http://www.parqueexpo.pt/cache/binImagens/Parque\\_Nacoes\\_1\\_CUT-4335.jpg](http://www.parqueexpo.pt/cache/binImagens/Parque_Nacoes_1_CUT-4335.jpg), consultado a 10 de Setembro de 2013
- [II\_47]\_ <http://i194.photobucket.com/albums/z168/Santosuke/america-cup-valencia.jpg>, consultado a 10 de Setembro de 2013
- [II\_48]\_ <http://www.invlc.com/wp-content/uploads/2010/07/a-life-in-valencia-f1-grand-prix-europe-valencia-spain.jpg>, consultado a 10 de Setembro de 2013
- [II\_49]\_Pálacio das artes rainha Sofia. Desenho do autor, Abril 2013
- [II\_50]\_ [http://3.bp.blogspot.com/-\\_oVj0bjyOGU/URYHDLSS549I/AAAAAAAAAMcs/zrn19\\_BuwmA/s320/Sydney+Opera+House+\(2\).jpg](http://3.bp.blogspot.com/-_oVj0bjyOGU/URYHDLSS549I/AAAAAAAAAMcs/zrn19_BuwmA/s320/Sydney+Opera+House+(2).jpg), consultado a 1 de Setembro de 2013
- [II\_51]\_ <http://static.hsw.com.br/gif/guggenheim-museum-bilbao-landmark-1.jpg>, consultado a 1 de Setembro de 2013
- [II\_52]\_Fotografia do autor, tirada em Setembro de 2012
- [II\_53]\_Pormenor, Fotografia da autora, tirada em Setembro de 2012
- [II\_54]\_Fotografia do autor, tirada em Setembro de 2012
- [II\_55]\_Fotografia do autor, tirada em Setembro de 2012
- [II\_56]\_Fotografia do autor, tirada em Setembro de 2012
- [II\_57]\_Pálacio das artes rainha Sofia Desenho do autor, Abril 2013
- [II\_58]\_Fotografia do autor, tirada em Setembro de 2012
- [II\_59]\_Fotografia do autor, tirada em Maio de 2013

## **Capítulo III - Proposta de intervenção no sector em frente às Torres de Serrano**

**[III\_01]**\_Torres de Serranos vista do Jardim do Turia, Desenho do autor, Maio 2013

**[III\_02]**\_Desenho do autor, Maio 2013

**[III\_03]**\_Desenho do autor, Junho 2013

**[III\_04]**\_Desenho do autor, Junho 2013

**[III\_05]**\_Desenho do autor, Junho 2013

**[III\_06]**\_Desenho do autor, Junho 2013

**[III\_07]**\_Fotomontagem do autor, Junho 2013

**[III\_08]**\_Desenho do autor, Setembro 2013

**[III\_09]**\_Desenho do autor, Setembro 2013

**[III\_10]**\_Desenho do autor, Setembro 2013





**ANEXOS**

## ÍNDICE DE ANEXOS

**ANEXO A** (p. I)\_ Tabela dos transbordos do rio Turia de 1500 a 1957 (P.D.)

**ANEXO B** (p. II)\_ Registo dos habitantes das *Chozas* (P.D.)

**ANEXO C** (p. VI)\_ Boletim informativo sobre o concurso de ideias, para ajardinamento do antigo caudal do Turia, *Boletim do Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia y Murcia* (P.D.)

**ANEXO D** (p. VIII)\_ Fotografias do actual estado do *Jardim do Turia*, realizadas pelo autor (P.F.)

**Notas:** P.D. - Peça Digitalizada; P.F. - Peça Fotografada.

Todas as imagens do ANEXO D, foram realizadas pelo autor, em Março de 2013

## ANEXO A

Tabela dos transbordos do rio Turia de 1500 a 1957<sup>1</sup>

### DATOS SOBRE LAS AVENIDAS DEL RÍO TURIA DE 1500 A 1957

Leyenda: El signo X indica riada ordinaria. El signo = indica riada extraordinaria.  
El signo O indica riada catastrófica.

<i>Fecha</i>	<i>Signo</i>	<i>Fecha</i>	<i>Signo</i>
20-ago.-1500	=	12-ago.-1676	=
27-sep.-1517	O	26-oct.-1680	X
5-oct.-1540	=	Oct.-1689	X
19-mar.-1546	=	30-dic.-1695	X
1555	X	16-sep.-1731	O
21-oct.-1577	O	Abr.-1737	X
26-oct.-1577	X	2-ene.-1766	X
3-ago.-1579	X	24-oct.-1770	=
18-sep.-1581	O	4-nov.-1770	=
22-sep.-1581	X	22-oct.-1776	=
23-sep.-1581	X	4-nov.-1776	=
25-sep.-1581	X	24-nov.-1783	O
21-jul.-1589	X	7-sep.-1793	X
20-oct.-1589	O	1-sep.-1800	X
21-oct.-1589	X	16 y 17-nov.-1805	X
16-sep.-1590	O	Ago.-1831	=
Jun.-1594	X	22 al 25-oct.-1845	X
May.-1595	X	17-nov.-1855	X
May.-1596	X	Feb.-1857	X
Oct.-1597	=	27-jul.-1860	X
Jun.-1598	X	30-may.-1861	=
2-jun.-1603	X	May.-1863	X
27-jul.-1610	=	Nov.-1864	=
2-may.-1611	X	Sep.-1867	X
3-dic.-1615	=	4-may.-1868	X
15-jul.-1616	X	1-oct.-1870	=
19-may.-1617	X	7-sep.-1871	X
24-jul.-1617	X	7-sep.-1875	=
22-sep.-1617	=	25-nov.-1876	X
1-nov.-1617	O	1-nov.-1897	=
15-dic.-1617	X	10-nov.-1897	O
18-oct.-1618	X	Oct.-1902	X
24-ago.-1620	X	Oct.-1906	X
5-nov.-1620	X	9-nov.-1932	X
29-jun.-1622	X	Jun.-1933	X
26-ene.-1626	X	28-sep.-1949	O
11-ago.-1628	X	19-dic.-1953	X
Oct.-1651	=	14-oct.-1957 (a. m.)	=
12-sep.-1672	=	14-oct.-1957 (p. m.)	O

<sup>1</sup> MELIÓ, Vicente, *Junta de Murs i Valls. Historias de las obras públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV - XVIII*, 1991, p.36

## ANEXO B

Regist<sup>1</sup> dos habitantes das *Chozas*



PERSONAS QUE HABITAN EN LAS CHOZAS LEVANTADAS AL RECONSTRUIR LA CALLE PEDRO ESTEBAN.

DISTRITO BOTANICO.

<u>N.º de F.º</u>	<u>Edad</u>	<u>Naturalidad</u>	<u>Residencia en Valencia, v.</u>	<u>Profesión</u>	<u>m<sup>2</sup> por persona</u>	<u>Observaciones</u>
<u>CHOZA N.º 1.-Subsección: 21 m<sup>2</sup>.</u>						
					21'0	
Maria Dolores Iborra	74	Murcia	20 a.	Labores		
<u>CHOZA N.º 2.-Subsección: 12 m<sup>2</sup>.</u>						
					5'0	
Maria Pérez García	40	Manzanera (Murcia)	18 a.	Labores		
Maria Martínez Pérez	10	"	"	"		
Valentina Ayala Martínez	29	"	18 a.	Labores		
Angel Ramos Ayala	9	"	18 a.	"		
Antonia Ramos Ayala	6	"	18 a.	"		
José Ramos Ayala	7m.	"	"	"		
<u>CHOZA N.º 3.-Subsección: 10 m<sup>2</sup>.</u>						
					8'0	
Antonia Elbes Saler	45	Murcia	2 a.	Jornalera		
Isabel García Pedragal	24	"	"	Labores		
Rafael Rivas Salas	22	"	"	No trabaja		
<u>CHOZA N.º 4.-Subsección: 22 m<sup>2</sup>.</u>						
<u>CHOZA N.º 5.-Subsección: 60 m<sup>2</sup>.</u>						
					60'0	
Marque Rodríguez Fernández	61	Granada	40 a.	Limpiabotas		
<u>CHOZA N.º 6.-Subsección: 18 m<sup>2</sup> y otra de 20 m<sup>2</sup>.</u>						
					9'0	
Miguel Fernández Olagüe	57	Aleira	22 a.	Jornalera		
Angela Berrull Olagüe	57	"	18	Labores		
Isabel Berrull Olagüe	22	"	18	"		
Alfonsa "	7	Alcalá	"	"		
Alfonsa "	27	"	"	"		
Carmina "	66	"	"	"		
Arbura "	5	"	"	"		
Teresa "	6	"	"	"		

1 LLOPIS ALONSO, A., [et al.], 1957 *La riuà que canvià València*, Valencia, 2007, p.118, 119; 122, 123

Distrito <sup>Pedruico</sup> ~~Zaidin~~



Chozas levantadas en el cauce del Rio Turia, frente a la Asociación Valenciana de Caridad.



Distrito <sup>Borrico</sup> ~~Borrico~~

Chozas levantadas en la calle de Pared Baurich.



Chozas emplazadas frente a la Cárcel Modelo.





Chozas levantadas en la Ciudad.

Distrito Exposición

Sanidad Municipal

Valencia-1942

Chozas levantadas en la Ciudad.

Distrito Exposición

Sanidad Municipal

Valencia-1942

Chozas levantadas en la Ciudad.

Distrito Exposición

Sanidad Municipal

Valencia-1942

Chozas levantadas en la Ciudad.

Distrito Exposición

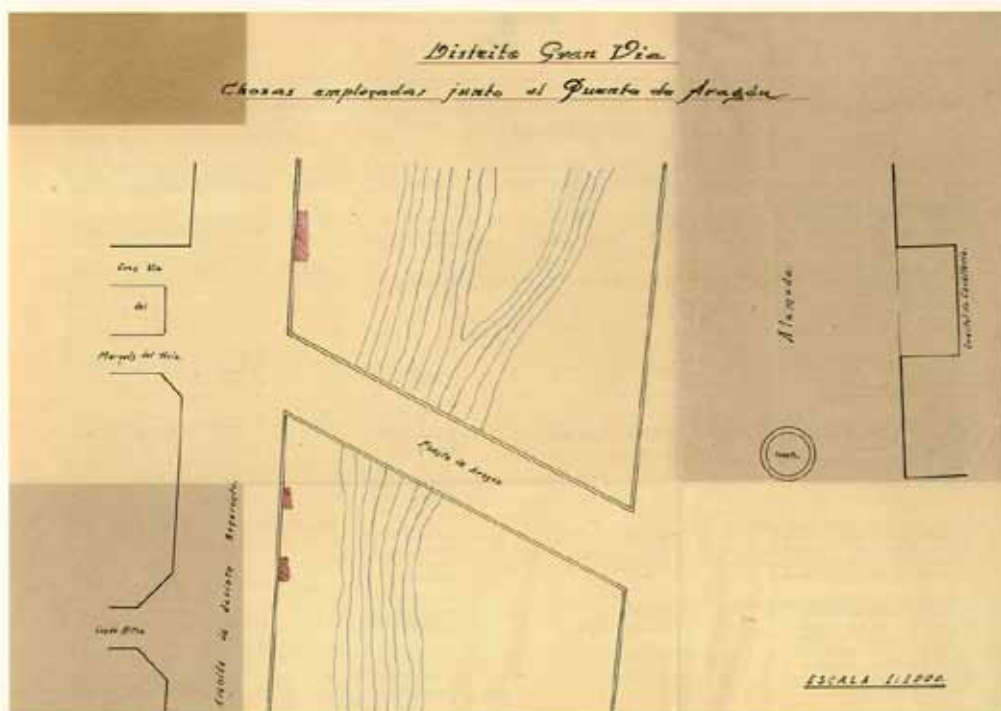
Sanidad Municipal

Valencia-1942

PERSONAS QUE HABITAN EN LAS CASAS LEVANTADAS EN EL LUGAR DEL RIO TOLIMA						
ENCUESTA EN LA COMUNIDAD						
Nº	Nombre	Edad	Sexo	Profesión	Al por derecho	Observaciones
<b>Grupo n.º 1.-Categoría: 24 al.</b>						
37.	Alcay	20 a.	hembra	alcohol	0'0	están
40.	Idem	20 a.	hombres			
43.	Valencia	15 a.				
44.	Alcay	20 a.	hombres	(almacén e. de m. 30)		
<b>Grupo n.º 2.-Categoría: 17'5 al.</b>						
34.	La Pesquera (Luzma)	8 a.	hembra	(comerter turia)		están
43.	Alcay	14 a.	hombres		5'8	
50.	Guillemet	0 a.				
<b>Grupo n.º 3.-Categoría: 16'5 al.</b>						
18.	Luzma (Luzma)	2 a.	hembra		3'6	han cambiado
40.	Albatera	20 a.	hembra	alcohol		
46.	Villanueva	2 a.	alcohol			
48.	Idem					
49.	Idem					
50.	Idem					
51.	Idem					
52.	Idem					
53.	Idem					
54.	Idem					
55.	Idem					
56.	Idem					
57.	Idem					
58.	Idem					
59.	Idem					
60.	Villanueva	3 a.	hembra	alcohol		
61.	Idem					
62.	Idem					
<b>Grupo n.º 4.-Categoría: 15 al.</b>						
35.	Idem	0 a.	hembra			han cambiado
36.	Idem	0 a.	hembra			
37.	Idem	0 a.	hembra			
38.	Idem	0 a.	hembra			
39.	Idem	0 a.	hembra			
40.	Idem	0 a.	hembra			
41.	Idem	0 a.	hembra			
42.	Idem	0 a.	hembra			
43.	Idem	0 a.	hembra			
44.	Idem	0 a.	hembra			
45.	Idem	0 a.	hembra			
46.	Idem	0 a.	hembra			
47.	Idem	0 a.	hembra			
48.	Idem	0 a.	hembra			
49.	Idem	0 a.	hembra			
50.	Idem	0 a.	hembra			
51.	Idem	0 a.	hembra			
52.	Idem	0 a.	hembra			
53.	Idem	0 a.	hembra			
54.	Idem	0 a.	hembra			
55.	Idem	0 a.	hembra			
56.	Idem	0 a.	hembra			
57.	Idem	0 a.	hembra			
58.	Idem	0 a.	hembra			
59.	Idem	0 a.	hembra			
60.	Idem	0 a.	hembra			
61.	Idem	0 a.	hembra			
62.	Idem	0 a.	hembra			
<b>Grupo n.º 5.-Categoría: 14 al.</b>						
34.	Idem	0 a.	hembra			están
35.	Idem	0 a.	hembra			
36.	Idem	0 a.	hembra			
37.	Idem	0 a.	hembra			
38.	Idem	0 a.	hembra			
39.	Idem	0 a.	hembra			
40.	Idem	0 a.	hembra			
41.	Idem	0 a.	hembra			
42.	Idem	0 a.	hembra			
43.	Idem	0 a.	hembra			
44.	Idem	0 a.	hembra			
45.	Idem	0 a.	hembra			
46.	Idem	0 a.	hembra			
47.	Idem	0 a.	hembra			
48.	Idem	0 a.	hembra			
49.	Idem	0 a.	hembra			
50.	Idem	0 a.	hembra			
5						


PERSONAS QUE HABITAN EN LAS CASAS LEVANTADAS EN EL LUGAR DEL RIO TOLIMA						
ENCUESTA EN LA COMUNIDAD						
Nº	Nombre	Edad	Sexo	Profesión	Al por derecho	Observaciones
<b>Grupo n.º 1.-Categoría: 24 al.</b>						
37.	Alcay	20 a.	hembra	alcohol	0'0	están
40.	Idem	20 a.	hombres			
43.	Valencia	15 a.				
44.	Alcay	20 a.	hombres	(almacén o. de m. 30)		
<b>Grupo n.º 2.-Categoría: 17'5 al.</b>						
34.	La Pesquera (Luzma)	8 a.	hembra	(comerter turia)		están
35.	Alcay	14 a.	hombres		5'8	
36.	Guillemet	0 a.				
<b>Grupo n.º 3.-Categoría: 16'5 al.</b>						
18.	Luzma (Luzma)	2 a.	hembra		3'6	han cambiado
40.	Albatera	20 a.	hembra	alcohol		
46.	Villanueva	2 a.	alcohol			
47.	Idem					
48.	Idem					
49.	Idem					
50.	Idem					
51.	Idem					
52.	Idem					
53.	Idem					
54.	Idem					
55.	Idem					
56.	Idem					
57.	Idem					
58.	Idem					
59.	Idem					
60.	Villanueva	3 a.	hembra	alcohol		
61.	Idem					
62.	Idem					
<b>Grupo n.º 4.-Categoría: 15 al.</b>						
30.	Idem	0 a.	hembra			han cambiado
31.	Idem	0 a.	hembra			
32.	Idem	0 a.	hembra			
33.	Idem	0 a.	hembra			
34.	Idem	0 a.	hembra			
35.	Idem	0 a.	hembra			
36.	Idem	0 a.	hembra			
37.	Idem	0 a.	hembra			
38.	Idem	0 a.	hembra			
39.	Idem	0 a.	hembra			
40.	Idem	0 a.	hembra			
41.	Idem	0 a.	hembra			
42.	Idem	0 a.	hembra			
43.	Idem	0 a.	hembra			
44.	Idem	0 a.	hembra			
45.	Idem	0 a.	hembra			
46.	Idem	0 a.	hembra			
47.	Idem	0 a.	hembra			
48.	Idem	0 a.	hembra			
49.	Idem	0 a.	hembra			
50.	Idem	0 a.	hembra			
51.	Idem	0 a.	hembra			
52.	Idem	0 a.	hembra			
53.	Idem	0 a.	hembra			
54.	Idem	0 a.	hembra			
55.	Idem	0 a.	hembra			
56.	Idem	0 a.	hembra			
57.	Idem	0 a.	hembra			
58.	Idem	0 a.	hembra			
59.	Idem	0 a.	hembra			
60.	Idem	0 a.	hembra			
61.	Idem	0 a.	hembra			
62.	Idem	0 a.	hembra			
63.	Idem	0 a.	hembra			
64.	Idem	0 a.	hembra			
65.	Idem	0 a.	hembra			
66.	Idem	0 a.	hembra			
67.	Idem	0 a.	hembra			
68.	Idem	0 a.	hembra			
69.	Idem	0 a.	hembra			
70.	Idem	0 a.	hembra			
71.	Idem	0 a.	hembra			
72.	Idem	0 a.	hembra			
73.	Idem	0 a.	hembra			
74.	Idem	0 a.	hembra			





## ANEXO C

Boletim informativo sobre o concurso de ideias, para ajardinamento do antigo caudal do Turia.



**12.80**

**ANEXO  
BOLETIN**

### EL CONCURSO DEL CAUCE DEL TURIA ENTRE PACO DE LUCIA, JOHN MCLAUGHLIN y AL DI MEOLA

Se espera virtuosismo de técnico.  
Se ofrece espectáculo, y  
Hoy no hay contenido: árboles.

**BASES PARA EL CONCURSO DE IDEAS PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PARQUE URBANO DEL RIO TURIA A SU PASO POR LA CIUDAD**

- 1.-El carácter de dicho concurso será nacional, dirigido a los profesionales de la Arquitectura y el Urbanismo, individual o colectivamente formando equipo. En el primer caso, se requerirá ser arquitecto superior o ingeniero de caminos, y en el segundo, que al menos lo sea el director del equipo.
- 2.-El ámbito físico del concurso es el entorno arquitectónico que conforma el cauce del río Turia, en el tramo comprendido entre la confrontación del Molino del Sol —límite del término municipal— y el Puente de Astilleros.
- 3.-El plazo para participar en el concurso será de un mes a partir de la publicación en el "Boletín Oficial del Estado" del anuncio de la convocatoria, cuyas bases íntegras se publicarán en el "Boletín Oficial de la Provincia". Durante este plazo estarán a disposición de los interesados que deseen examinarlos los documentos que integran el proyecto de modificación del Plan General, cuyos documentos servirán de base para la redacción de los proyectos.
- 4.-La inscripción se formalizará mediante instancia, debidamente reintegrada, dirigida al Excmo. Sr. Alcalde de la Corporación. Instancia que se presentará en el Registro General del Excmo. Ayuntamiento, acompañada de los siguientes documentos:
  - Certificado del Colegio Oficial de Arquitectos o de Ingenieros de Caminos de la demarcación donde esté inscrito el concursante. Para el caso de equipos, se entenderá que el concursante lo es el director del mismo.
  - Su propia Memoria, para el caso de equipos, indicando composición del mismo, nombre, profesión o especialidad de cada uno de sus componentes.
  - Carta de pago de haber ingresado en la Depositaria municipal la cantidad de 5.000 pesetas en concepto de derechos de inscripción.
- 5.-Finalizado el plazo de presentación de solicitudes, la Corporación resolverá sobre la admisión de las mismas, que será notificada directamente a los interesados.
- 6.-Para los concursantes admitidos que lo soliciten, se les facilitará en el plazo máximo de quince días desde la recepción de la notificación, la documentación básica necesaria para la realización de los trabajos. Documentación que consistirá en la Memoria, Normas Urbanísticas y Planos fundamentales del proyecto.

**COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS  
DE VALENCIA Y MURCIA**  
VALENCIA, ALICANTE Y CASTELLÓN, MURCIA Y ALBACETE  
HERNÁN CORTES, NUM. 6 - VALENCIA-4

### DICIEMBRE

- 7.-El plazo para la presentación de los trabajos será de cuatro meses contados a partir del día siguiente al de terminación del plazo de inscripción.
- 8.-Los trabajos consistirán de la documentación siguiente:
  - Memoria descriptiva.
  - Planos a nivel de croquis, consistentes en:
    - Una planta de conjunto (usos del suelo).
    - Una planta de instalaciones de servicio público (localización, edificación, destino...).
    - Una planta de áreas para juegos y deportes (localización, destino...).
    - Una planta de accesos y comunicaciones (tránsito, puentes...).
    - Una planta de usos de subsuelo (infraestructuras, servicios...).
    - Cinco perfiles arquitectónicos principales.
    - Detalles o aspectos parciales de carácter paisajístico que se consideren necesarios.

La Memoria se presentará mecanografiada y a tamaño folio a una sola cara. Podrá ir acompañada de esquemas, croquis, dibujos, fotos, si se estima necesario para hacer más comprensible su contenido, con tal de que cada uno de ellos no ocupe espacio superior a un folio. Esta Memoria se presentará encuadrada.

Los planos de planta se ejecutarán a la misma escala aproximada y tamaño que los planos que, como documento básico, se habrán facilitado. Los perfiles arquitectónicos y los detalles, para los que no se fija escala ni tamaño, se presentarán en uno o varios planos de conjunto cuyo tamaño será idéntico a los de planta. Todos los planos se presentarán encuadrados y anotados.

No se admitirán maquetas, ni más documentos gráficos o escritos de los exigidos.

- 9.-El fallo del jurado se producirá en un plazo no superior a 60 días hábiles contados a partir de la terminación del plazo de presentación de trabajos.
- 10.-La Corporación municipal, dentro del periodo de fallo del jurado, abrirá una exposición pública de todos los trabajos presentados, que se prolongará con posterioridad al fallo del jurado.
- 11.-Se establecen tres premios en metálico en cuantías de UN MILLON, SETECIENTAS CINCUENTA MIL y QUINIENTAS MIL PESETAS, respectivamente, para el primero, segundo y tercer trabajo premiados.
- 12.-El jurado calificador, si el nivel de los trabajos, a su juicio, no tuviera calidad suficiente, podrá no adjudicar el primer premio, adjudicándose los restantes correlativamente.
- 13.-Los trabajos que no resulten premiados serán devueltos a sus autores. Los trabajos premiados quedarán propiedad material del Excmo. Ayuntamiento, sin obligación por su parte de encargar el proyecto o anteproyecto a los concursantes premiados, y podrán ser utilizados, sin obligación por parte de la Corporación de abonar cantidad alguna a sus autores para la redacción del Plan Especial, de la forma que estime conveniente la Corporación, si bien no podrán utilizarse para otros fines distintos de los mencionados en las presentes bases, dejando siempre a salvo el derecho de propiedad intelectual.
- 14.-El jurado estará compuesto por nueve miembros: el Excmo. Sr. Alcalde de la Corporación Municipal, o miembro de la misma en quien delegue como presidente, y ocho vocales. Estos vocales serán: un representante de la Comisión Delegada en Valencia del Patrimonio Artístico y Cultural, un representante de la Escuela de Bellas Artes de Valencia, un representante de alguna entidad o asociación valenciana, de libre designación por

la Corporación Municipal; el decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia y Murcia; el presidente de la Delegación en Valencia del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos; un arquitecto o ingeniero superior, representante de la Universidad Politécnica de Valencia; el arquitecto mayor del Excmo. Ayuntamiento de Valencia; y un arquitecto o ingeniero superior designado por los concursantes.

Para el nombramiento del vocal a designar por los concursantes se facilitará a éstos relación, tanto de los concursantes como de los miembros del Jurado, al efecto de que la elección no pueda recaer en ninguno de éstos. En el plazo de siete días hábiles a partir de la recepción de la comunicación por este motivo, cada concursante formulará por escrito al Excmo. Sr. Alcalde de la Corporación, el nombre, edad, domicilio y condición profesional del arquitecto o ingeniero superior que designa. Resultará nombrado vocal del Jurado el que obtenga mayor número de designaciones, y en caso de empate, el de mayor edad.

#### ACTA

(15 de noviembre de 1979)

En las Casas Consistoriales de la Ciudad de Valencia, siendo las tres horas, quince minutos del día quince de Noviembre de mil novecientos setenta y nueve, y bajo la Presidencia del Ilmo. Sr. Teniente de Alcalde, don Juan Antonio Lloret Llorens, por delegación del Excmo. Sr. Alcalde, se reúnen los miembros del Jurado calificador del Concurso de Ideas para la redacción del Plan Especial del Parque Urbano del río Turia a se pase por la Ciudad, compuesto por los Vocales siguientes, don Felipe María Giné y Ortiz de Taranco, doña Alicia Salas Trejo, doña Carmen Monzó's Presentación, don José Vives Ferrer, don Miguel Colomina Barberá, don José M.ª Paris Soriano y don Vicente Vidal Vidal: es de consignar la incomparecencia de don Ramón de Soto Arándiga, que tras sucesivas sesiones y laborioso debate de los Proyectos presentados, se llegó al siguiente acuerdo:

1.—No adjudicar el primer premio, habida cuenta que ninguno de los Proyectos presentados agota las enormes posibilidades, en cuanto a la futura redacción de un Plan Especial referente al antiguo cauce del río Turia, por su vinculación al desarrollo equilibrado, estético, ecológico-social, humano y de incidencia en el entorno urbano de la Ciudad de Valencia, que satisfaga las enormes esperanzas que la Ciudad entera ha depositado en este tema.

2.—Adjudicar el segundo premio al proyecto número 10, presentado por el equipo de don Julio Cano Lasso; siendo de destacar el mayor interés de la propuesta B.

3.—Adjudicar el tercer premio compartido a los proyectos números 2 y 9 presentados respectivamente por el equipo de don Jaime Cort Aznárez y el de don Alfredo Fouz Fernández.

Emitido que ha sido el fallo y no siendo otro el motivo de la presente reunión, se levanta la sesión, siendo las catorce horas, quince minutos del día al principio indicado, que firman el Sr. Presidente y los señores Vocales asistentes referenciados.

#### COMPONENTES DEL CONCURSO

Se presentaron 13 equipos, de los cuales 5 eran de Madrid (en el Ayuntamiento se me ha facilitado tal como se inscribieron en el registro de entrada):

- Don Felipe Marín Gordo.
- Don Luis López de Castro.
- Don Julio Cano Lasso.
- Don César Ruiz Larra Gargas. Proyectos Integrados, S. A.

— Equipo Polyphyllos

1 de Guadalajara:

— Don Carlos López Lasso,

y el resto de Valencia:

- Don Jaime Cort Aznárez.
- Don Federico J. Bonet.
- Don Agustín Ferrer Ferrer.
- Don Andrés Castrillo López.
- Don Julio J. Hellet Pons.
- Don Alfredo J. Fouz Fernández y Vetgeshi.
- Don Frutos López Estrado.

Y premiados quedaron:

PRIMER PREMIO: Desierto.

SEGUNDO PREMIO:

- Julio Cano Lasso.
- Ignacio Mendero Corsini.
- Carlos de S. Antonio Gómez.
- Diego Cano Pintor.

TERCER PREMIO (compartido):

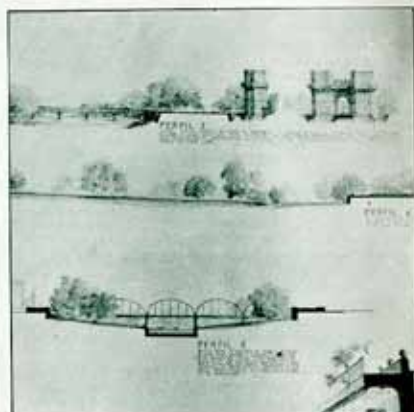
- Grupo 1: Jaime Cort Aznárez.
- J. Carlos Catalá Bover.
- Juan Montoliu Arambul.
- Rafael Puerto Vañó.
- Manuel Vínaxa Fancha.
- Grupo 2: Miguel Arráiz Ltd.
- Víctor Bernal Calderón.
- Fernando Coniás Larreaamendi.
- Alfredo Fouz Fernández.
- J. J. Hernández Barquero.
- Amando Llopiés Alonso.
- Angel Martínez Baldo.
- Juan M.ª Moreno Seguí.
- Javier Muñoz Guillén.
- Antonio Picazo Córdoba.

#### MEMORIAS DE LOS PREMIADOS

##### PLAN ESPECIAL DEL PARQUE URBANO DEL RÍO TURIA

MEMORIA: Julio Cano Lasso.

1.—Enormes posibilidades: La disponibilidad del antiguo cauce del río Turia, que amplio y serpenteante atraviesa el término municipal en una longitud de más de 10 km., y pasa contorneando la ciudad histórica, ofrece para Valencia increíbles posibilidades urbanísticas en múltiples aspectos: Paisajístico, ecológico, ambiental, etc. Un gran Parque Urbano de recreo y expansión de la ciudad de más de 160 hectáreas.



2.—Dos propuestas: Se ha procurado interpretar y concretar las ideas expuestas en la memoria de antecedentes enviada por el Excmo. Ayuntamiento de Valencia entre los documentos de información de los concursantes.

Se ofrecen dos propuestas, A y B, la primera menos ambiciosa y fácil de realizar, la segunda más imaginativa; en ella se ha desarrollado con mayor énfasis la sugerencia de la ya referida memoria de información, en la que se decía: "No hay que olvidar que en definitiva se trata de un río, que forma parte de la historia de la ciudad y que aunque se califique como zona verde deberá conservar de alguna forma ese carácter; y con independencia de que puedan existir razones técnicas a favor o en contra de mantener un caudal de agua, se propugna que el Parque Urbano cuente con un elemento más de su tratamiento y





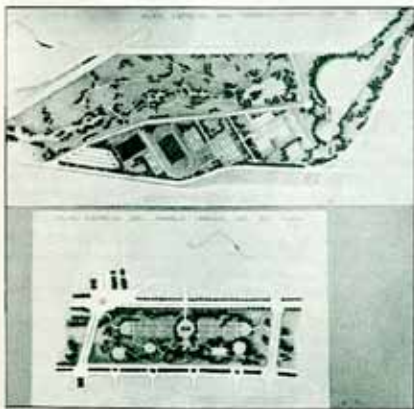
aproveche un cierto caudal de agua (canal, lago, dársena...) con el fin de mantener viva la imagen del río Turia y sobre todo valorar en toda su importancia y belleza los antiguos e históricos puentes de la ciudad."

3.—Urbanismo de participación: La ciudad es obra de todos sus habitantes y reflejo de la sociedad que vive en ella. Degradadamente, en la ciudad moderna, la situación de los ciudadanos se ha ido relegando a la de nuevos sujetos pasivos, alejados de toda posibilidad de participación y, finalmente, indiferentes y resignados ante un urbanismo burocrático.

Creemos que el Parque Urbano del Cauce del Turia podría ser una inmejorable ocasión para iniciar un urbanismo de participación ciudadana: de volver a interesar a los ciudadanos por los problemas de su ciudad. El tema es tan suculento y ofrece tantas posibilidades que la empresa no sería difícil; bastaría una buena difusión en los medios de información y una exposición pública de las ideas ofrecidas, en la que los visitantes pudieran expresar su opinión y sugerencias, mediante un cuestionario convenientemente redactado. Tales opiniones podrían ser un material muy útil para el Jurado que haya de emitir el fallo.

Interesar al ciudadano por los problemas de la ciudad, hacerle participe responsable de su solución; movilizar su ilusión y su esfuerzo hacia el logro de una ciudad más bella y más humana; utilizar el formidable potencial creador de la colectividad entera al servicio de la ciudad; promover en definitiva un urbanismo de participación. Si esto se consiguiera con este Concurso de ideas, podríamos quedar satisfechos de su resultado.

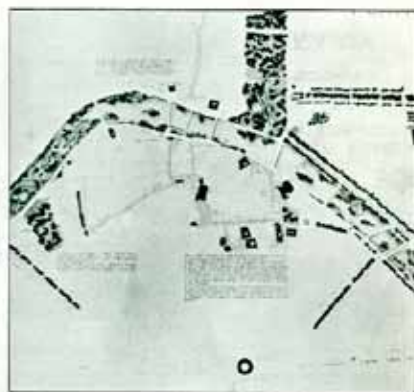
4.—Un paraíso ecológico y deportivo: El agua, el clima y la excelente calidad del suelo pueden hacer del Cauce del Turia un verdadero paraíso ecológico, en contacto con todos los puntos neurálgicos de la ciudad, próximo a sus habitantes.



El amplio trazado del Cauce en su largo recorrido iría anejando el sistema de parques y zonas verdes ya existentes con otras de nueva creación, constituyendo al gran eje de un sistema ramificado. Agua, plantaciones abundantes, invernaderos, criadero y refugio de aves y animales acuáticos, etc., crearían un paraíso natural en el corazón mismo de Valencia y acostumbrarían a los valencianos desde niños a vivir en amistad con la naturaleza. La proximidad de la Albufera y de la Huerta aumentaría al interés del criadero y refugio de aves acuáticas, junto a las especies autóctonas podría acimatarse gran variedad de especies exóticas y sería muy agradable verlas sobrevolar la ciudad.

Además, la gran extensión disponible permite crear tres importantes complejos deportivos, incluidos los deportes náuticos y una abrigada dársena deportiva, próxima al mar; todo ello con carácter popular.

5.—Valoración del núcleo histórico: El cauce contornea el casco histórico en una suave curva. Es de gran interés valorar el perfil de la ciudad y sus numerosos puentes, algunos de gran belleza, y rescatar el valor de los ambientes históricos, tratando de eliminar en lo posible el tráfico rodado. En la propuesta B se crea en ese tramo del Parque, entre los puentes del Real y de San José, una ancha lámina de agua con isletas y orillas pobladas de vegetación, en un ambiente pasajista, en la que se reflejaría la ciudad y los puentes.



6.—Infraestructura y red vial: La Red Arterial de la ciudad y del área metropolitana y su sistema ferroviario constituye un conjunto funcional, que no puede resolverse parcialmente en proyectos aislados; creemos que este problema exige por tanto del planteado en este Concurso de ideas y requiere, tal como se dice en los antecedentes enviados por el Excmo. Ayuntamiento, un Estudio Integral del Transporte. Algo parecido ocurre con la infraestructura. No obstante, en las dos propuestas que presentamos se ha respetado el trazado general de las vías arteriales reflejados en los documentos de información.

7.—Posibilidad de realización por etapas: Creemos que la finalidad de este Concurso de ideas es precisamente el de aportar ideas imaginativas. Lógicamente el desarrollo total de todas ellas exigiría una gran inversión, fuera sin duda de las posibilidades actuales de la ciudad, sin embargo, dada la característica lineal de este Parque, que se desarrolla en una serie de sucesivas secuencias, es fácil su división en un plan de etapas, que podrían acomodarse a las disponibilidades financieras. En cualquier caso lo que interesa es no hipotecar el futuro y malograr las grandes posibilidades de estos extensos terrenos.

El ideal sería establecer una meta ambiciosa y sugestiva, capaz de movilizar el entusiasmo popular, y paso a paso ir hacia ella en sucesivas etapas.

8.—Descripción de las propuestas: Creemos innecesario aquí una descripción de las propuestas presentadas, ya que para su más fácil comprensión, los dibujos se han acompañado de numerosas explicaciones, breves, pero suficientes para comprender sin dificultad su intención. A ellas nos remitimos, para evitar aquí una exposición ferragosa.

Madrid, junio de 1979  
LOS ARQUITECTOS.

CONCURSO DE IDEAS PARA  
EL CAUCE DEL RIO TURIA.  
ESCALA 1:2.000. JUNIO 1979



PROPUESTA A



PROPUESTA B

PROPUESTA GRUPO J. CANO LASSO

### TRES GRANDES PARQUES CON MASAS FORESTALES Y SERVICIOS COMUNITARIOS

MEMORIA: Jaime Cort

Empezaremos por recalcar un concepto que para nosotros es fundamental y que se resuelve en nuestra solución ampliando el marco físico estricto que imponen las bases del concurso, que inexplicablemente limitan el territorio de actuación desde el "camí del Sol" hasta el puente de Astilleros, siendo precisamente antes de dicho camino y después del puente de Astilleros donde más clara se plantea la necesidad de actuación urbanística, en el primer caso por las tangencias de Campanar y Mislata, y en el segundo, por las contradicciones que plantea el final de la senda verde (cauce) en su intersección con el puerto.

Somos conscientes de que estamos asistiendo a la transformación urbana cualitativa más importante en la historia desde que en 1851 Valencia decidiera derribar sus murallas para ensancharse. Transformación capaz tanto de cambiar la imagen urbana de la ciudad, así como la calidad de vida de los ciudadanos, al dotar a ésta de un equipo público que en la actualidad es deficiente.

Con esta conciencia hemos partido de una serie de hipótesis y presupuestos que esperamos se confirmen, verifiquen o rectifiquen mediante un proceso dialéctico entre los estamentos ciudadanos.

Pasamos, pues, a describir las hipótesis iniciales de las que partimos, para que el planteamiento presentado por nosotros sea realizable:

1. Una política urbanística que controle realmente: El crecimiento demográfico. La aparición de rentas patológicas

derivadas de la especulación del suelo y la desviación que supone la utilización de la vivienda como bien de inversión. La utilización de transporte urbano colectivo como un bien de mercado libre y configure para él una relación espacio-tiempo adecuada. La pérdida del sentido semántico del centro histórico devolviendo su peatonalidad en la mayor área posible.

2. Aceptación del "by-pass", sistema de circulación de la ronda y utilización de las márgenes del río para la circulación diagonal.

3. Negación de la utilización del cauce para otro destino que el de uso público lúdico, aunque aceptando ciertas áreas de aparcamiento.

4. Aceptación de la estación del norte subterránea trasladada a la confluencia de las Grandes Vías, así como el trazado viario dentro del casco urbano.

5. Aceptación de la separación de la red de ferrocarriles de pasajeros y la comercial según propuesta de Renfe, manteniendo la estación de San Luis como un gran contenedor de revisión y recuperación.

6. Se acopla la estación de trenes subterráneos de FEVE y el trazado de sus líneas dentro del casco urbano como principio de un sistema subterráneo de transporte público.

7. Creación de una línea subterránea por toda la diagonalidad del río.

8. Tratamiento integrado del punto final, desembocadura, con todo el resto y que impida la ampliación del puerto.

9. Mantenimiento de un caudal constante de agua en todo el recorrido del cauce para dar imagen de río.

A partir de estos presupuestos iniciales, nuestra solución contempla, debido a la singularidad y especificidad del territorio,



que manejamos una intención integradora, a nivel de imagen, de los tejidos tangentes al cauce, resolviéndolo, mediante la creación de catálogos de edificios que deben ser respetados, así como una normativa especial que ajuste la imagen de los edificios nuevos a la intencionalidad urbanística definida en el planeamiento.

Asimismo damos una respuesta clara a la peatonalidad del centro histórico mediante sendas que partiendo de él, una los conjuntos monumentales (Catedral, torres de Serranos...), traspasa el borde del río (donde la circulación rodada es subterránea) y acaba en el parque de Viveros y la Universidad.

Contempla también nuestra solución actuaciones puntuales fundamentales en la estructura urbana de Valencia, como la continuación del paseo de la Alameda hasta el distrito Marítimo; la mejora del sistema de comunicaciones perimetrales del cauce, etcétera, pero siempre desde un punto de vista integrador del territorio.

Para ello hemos estructurado este territorio en tres grandes áreas: Parque del Mediterráneo, al este, y el parque del País Valenciano, al oeste, diseñados con sentido de masa forestal, para que actúen de verdaderos pulmones, quedando el resto como parque central en toda su diagonalidad y diseñado más concretamente en el centro con un sentido más urbano.

A cada una de estas áreas las hemos equipado con una dotación que complementa las carencias de los barrios tangenciales, añadiendo un equipamiento específico para cada área.

Parque del Mediterráneo: Ocio marineró en la desembocadura,

ra, "camping" y culturales como respuesta a la desaparición en la zona industrial en el plan 14 bis.

Parque del País Valenciano: Con un ocio más específicamente infantil y dotaciones complementarias a Mislata y Campanar.

Parque Central: Ofreciendo alternativas distintas según la especificidad de los tejidos tangentes que tocan a su paso, diferenciando en el diseño el área entre los puentes de Serranos y del Real con un equipamiento de parque más urbano (templetes, geometría de jardines, zonas de reunión pavimentada, etc.), resolviendo en el resto el equipamiento deportivo.

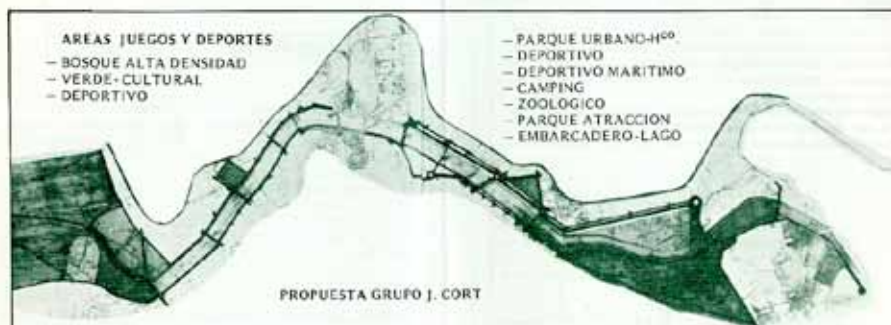
Nosotros, más que exponer ideas utópicas, nos hemos hecho eco de las reivindicaciones de un pueblo que tanta energía ha derrochado en este territorio.

Jaime CORT AZNAREZ  
Arquitecto

### 3.º PREMIO COMPARTIDO

J. CORT AZNAREZ  
J. CARLOS CATALA DOVER  
JUAN MONTOLIU ARAMBUL  
RAFAEL PUERTO VANO  
MANUEL VINAIXA FANCHIA

"*Levante*", 14 de noviembre de 1979



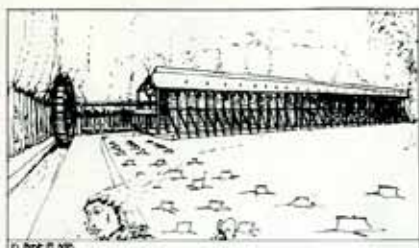
#### MEMORIA: Grupo Vetges-Tu

##### 1. RIO Y CIUDAD

Intervenir en el cauce del río Turia es un acto atrevido. Y mucho más si se considera la perpetua oposición entre río y ciudad a lo largo de la historia. Valencia ha crecido contra él, a

pesar de él, en continua lucha con sus avenidas y su trazado. Y debe seguir haciéndolo.

El cauce tiene su historia, su vida propia. No puede ser considerado como ese terreno-gratuito, acorralado ("la zona más distinguida de la ciudad"), capaz de resolver unos déficits de los que no es responsable. Este terreno no puede ser una "solución" para Valencia. No existen soluciones milagrosas: la política de



una ciudad se hace poco a poco, en el campo de una gestión colectiva, atenta y vigilante.

Por eso, nuestra propuesta quisiera ir más allá del simple diseño de unos elementos en el cauce liberado por la solución Sur. Sería una propuesta de reestructuración de la centralidad urbana a lo largo del eje constituido por las márgenes del río. Esto supone un complejo proceso de puesta en marcha de nuevas instituciones, de creación de los grandes equipamientos que Valencia necesita aprovechando los lugares aún libres junto al río, reutilizando los edificios singulares..., sin invadir nunca los terrenos del río. Si la ciudad no ha resuelto ya sus problemas, pensamos que no ha sido por falta de espacio.

No queremos que el parque del Turia sea el aliviadero de la presión social tendiente a conseguir una exoma urbana aceptable por todos y para todos.

## 2. PARQUE, ZONA VERDE, JARDIN

No queremos que el cauce sea la zona verde de Valencia: hablar de zona verde supone vehicular un término jurídico que existe tan sólo como manifestación de la profunda insatisfacción que nos produce la vida en medio urbano, impotencia (?) ante el medio de vida que nos estamos construyendo. Conceptualización de la neurosis.

No queremos que el cauce del río sea el parque de Valencia: construir un parque es construir un modelo de espacio "libre" donde se reproducen y potencian los valores dominantes en las sociedades mercantilizadas. Un lugar para ser competitivo, para ganar, para ser espectador pasivo, para comprar imaginación, para vender fantasía mecanizada, escaparate del triunfo de la técnica, escenario del esplendor del poder.

Pensar un jardín es un acto cultural: con él nos ponemos en relación con la idea que tenemos de la naturaleza y nuestra relación con ella. Cultura, creencias, mitos, ideologías, quedan reflejados cuando se define un diseño concreto, y este debería ser un esfuerzo colectivo. No nos engañemos: nuestro proyecto mental no puede dejar de ser influido por la ideología dominante en el mundo, donde lo útil, lo aprovechable, lo productivo, la mercancía, en definitiva, es lo único que cuenta. Sin embargo, aún queda alguna opción.

Hablamos del Jardín del Turia como lugar de comunicación con la idea de nosotros mismos, reflejo de la relación del hombre con la naturaleza. Nos hacemos un homenaje y se lo hacemos al



río y su historia: Representación del Turia, de su nacimiento a su desembocadura, homenaje al río que nos ha hecho vivir (y morir), memoria de tantos pequeños elementos que marcan la relación con él. Bosques y cultivos, huertas y ciudades, jardines y paseos, la industria. Canales, presas, acequias, molinos, norias, puentes, compuertas..., innumerable repertorio de elementos que posibilitan y medianizan aquella relación. Rico archivo histórico de técnicas utilizadas ancestralmente y en peligro de extinción. Oposición naturaleza-producción cuyo resultado es la naturaleza "artificial" que nos rodea cotidianamente.

## 3. EL JARDIN DEL TURIA

El río debe seguir existiendo como tal. No dejemos que la ciudad invada el cauce. Que lo cruce por encima, le dirija una mirada asombrada y se aleje rápidamente. Sólo una edificación es compatible con el río: el puente. Elemento ideal que, comunicando las orillas, aleja la circulación de su cauce. Respetar el aislamiento del jardín es respetar el mundo mágico de los sueños. Construir puentes, concentrar en ellos todo lo que pueda ser "útil" para la ciudad.



Paseo ininterumpido de diez kilómetros de largo, es un recorrido por la historia. El automóvil es rechazado totalmente. Donde uno entra, pueden entrar mil más. Que la ciudad resuelva sus problemas; el río no tiene por qué ser el chivo expiatorio de una situación de la que no es responsable.

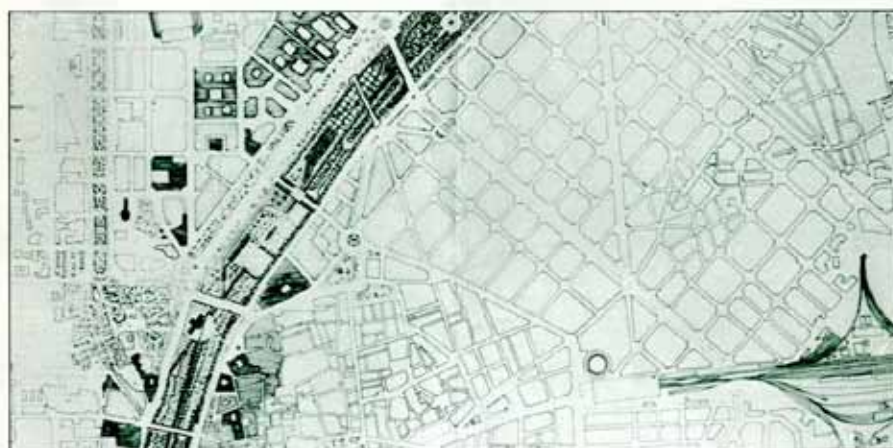
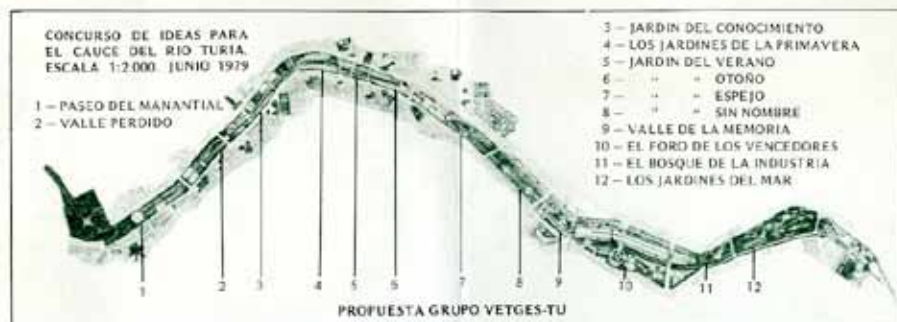
Representación de la vida del río: paisaje de montañas, valles, planicies, huertas, cultivos, desembocadura..., organizados en los distintos jardines donde se establece la relación con la ciudad. Un curso de agua canalizado que el hombre modifica, eleva, distribuye, utiliza... A medida que el río se aleja de su nacimiento el hombre "construye" la naturaleza arquitectónica: crea mundos variados de sensaciones: paseos, alamedas, miradores, jardines árabes, grandes umbráculos, palacios de agua llenos de salpicaduras y humedades... Arquitectura del ocio, de la improductividad. El río, como río: grieta del tiempo, intrusión improductiva, espacio lúdico enrollador.

## 3.º PREMIO COMPARTIDO

ALFREDO FOJZ FERNANDEZ  
FERNANDO CORTES LARREAMENDI  
JUAN JOSE HERNANDEZ BARQUERO  
TITO LLOPIS ALONSO  
ANGEL MARTINEZ BALDO  
ANTONIO PICAZO CORDOBA

"Levante", 16 de noviembre 1979





DETALLE: PLANTA JARDINES 3-6-7

NOTICIAS DE PRENSA CON FECHA 7 DE NOVIEMBRE  
DE 1979, ANTERIOR AL FALLO DEL JURADO

#### TRECE INTERESANTES TRABAJOS

#### INAUGURADA LA EXPOSICION DE IDEAS SOBRE EL PARQUE DEL TURIA

VALENCIA. (De nuestra redacción).—"Ha sido un nuevo paso dentro del largo proceso de recuperación del viejo cauce del Turia", dijo ayer el alcalde, Ricardo Pérez Casado, tras inaugurar la exposición de los planos y proyectos de los trece trabajos presentados al concurso de ideas por sobre el porvenir del viejo cauce del Turia. "Mas que un concurso de ideas —dijo el alcalde— quizá hubiera sido preferible un concurso de anteproyectos, más perfilado y en detalle; pero de cualquier modo es importante."

Este concurso, que fue convocado por la anterior corporación municipal en sus últimos meses de mandato, se ha traducido en una treintena de peticiones de participación, aunque al final sólo han sido trece los técnicos, todos arquitectos e ingenieros, en solitario o en equipo, los que han remitido documentación efectiva. Cinco de los concursantes son de Madrid, uno de Guadalajara y los otros siete de Valencia.

#### SOLUCIONES

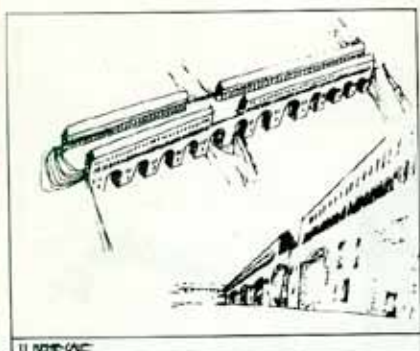
Las propuestas ofrecen una variada gama de soluciones para el viejo cauce del Turia, siempre en base del uso como parque

público. Las hay, en concreto dos, que proponen una entrada del mar en el cauce en su tramo final; otra propone una esclusa con acumulación de agua en la cabecera; otras, finalmente, juegan con láminas de agua, estanques y corrientes que serpentean; en general, la mayor parte sigue preconizando el peso de alguna corriente de agua por la vaguada del Turia.

Hay soluciones de carácter espectacular, con construcciones importantes y otras de gran sencillez. En las diversas propuestas se alternan desde restaurantes a teatros al aire libre, pasando por cúpulas transparentes. También algunas soluciones proponen el aprovechamiento del cauce para hacer discurrir por él, en subterráneo, tranvías eléctricos o tranvías. Hay soluciones que, en base a su configuración y sin otros detalles complementarios, se ven que resultarían sumamente costosas en lo económico, al tiempo que otras son más modestas y utilitarias.

#### JURADO

Según se informó ayer, el jurado estará integrado por el señor Garín, por el patrimonio Histórico-Artístico; el señor De Soto, por la Escuela de Bellas Artes; el señor Laborda, por las asociaciones de vecinos; el señor Crepo, por el Colegio de Arquitectos; el señor Colomina, por el Colegio de Ingenieros de Caminos, y el arquitecto mayor del Ayuntamiento, señor Peris. Preside la comisión el alcalde, que puede delegar su representación. Esta comisión se constituirá hoy mismo y emitirá su fallo el viernes, día 9.



Es de señalar que la exposición podrá ser visitada en el salón de fiestas del Ayuntamiento hasta el día 17, de 10 a 13:30 por las mañanas y de 5 a 8:30 por las tardes. La Universidad ha solicitado que se exponga en su edificio de la calle de La Nave y también otros centros están interesados por albergarla, con el fin de que tenga mayor difusión.

En la inauguración, con el alcalde, recuperado ya de su enfermedad del lunes, estuvo presente el primer teniente Pedro Zamora, junto con los concejales de Parques y Jardines, Urbanismo y otros miembros de la corporación y altos funcionarios de la casa.

#### BUENOS DIAS LAS IDEAS

Lástima, como bien decía ayer el alcalde, que el concurso de ideas sobre el porvenir del viejo cauce del Turia como parque no fuera más bien un concurso de anteproyectos. Porque así saldríamos, con más o menos aproximación, los cientos o miles de millones que podrían costar esas maravillas que muchos de los concursantes han planteado para el futuro del parque a base de cúpulas, trenes, barcos, estanques, tranvías, puentes, terrazas, teatros y grandes expresos europeos...

El mundo de hoy, Señor, está materializado y empobrecido, cosas terribles cuando vienen juntas. Y ocurre que ya no se puede hablar de ideas si no van acompañadas de cifras, porque todo, hasta lo más sublime, se mide con dinero. Por eso ocurre que algo tan sencillo y natural como que la ciudad más limpia hay que pasarla por el cedazo económico. Y si no hay dinero, nos quedamos sin recogida de basuras como va a ocurrirnos el 15 N, o de no mediar, con sus erráticas de coyuntura, el grifo mágico del señor Abril Martorell. Así es la vida y como bien decimos en la portada va a pagar los platos rotos el ciudadano, que es el único que no debe nada a nadie.



Y nada, como esto es Jauja y hay que favorecer las ideas, ya se sabe: corremos los Viveros y el que quiera entrar en el recinto se "retrata" y paga la entrada. Por cierto, que ya se sabe de dónde partió la orden, enviada por el director de Parques y Jardines, de cerrar Viveros durante tres días fue —y no podía ser de otra manera— de Fiestas y Fiestas.

Pero la cuerda no se acaba: Ahí está esa gran "idea" del Patronato Municipal de Guarderías con la que el Ayuntamiento se erigió en sustituto del Ministerio de Educación sin poder sustituir al Ministerio de Hacienda. Para mañana ya se anuncia otro encierro de protesta en el Ayuntamiento en demanda de promesas hechas en un delirio de las ideas que ahora no pueden cumplirse. Me temo que va acercándose el momento de solicitar, por supuesto con todo respeto, responsabilidades. Es lo que procede, en toda democracia, cuando se fracasa en una gestión.

PUCHE

"Las Provincias", 7 de noviembre 1979.

#### ESCRITOS DE ALGUNOS MIEMBROS DEL JURADO SOBRE EL CONCURSO DE IDEAS PARA EL PARQUE DEL TURIA

El Parque del viejo cauce del Turia es una antigua reivindicación del pueblo valenciano. En una ciudad como la nuestra en la que cada vez se agudiza más la falta de zonas verdes, una oportunidad como la que se nos presentaba con el Plan Sur no se podía desaprovechar. Más de un millón de metros cuadrados de Parque atravesando toda la ciudad por el centro es una situación singular que como tal no se repetirá en la historia y que, por tanto, conviene abordar con muchísimo interés y preocupación por el tema.

Conseguimos que la Administración abandonara el proyecto de que una autopista discurrejera por el viejo cauce y a cambio conseguimos un pulmón para Valencia, un lugar de expansión, de tranquilidad, de esparcimiento para todos, un lugar común, céntrico y de fácil acceso desde la mayoría de los barrios de la ciudad. Después de esta importante victoria se trata de ordenar ese parque del Turia y aquí entramos ya en el Concurso de Ideas convocado por el Ayuntamiento de Valencia y celebrado el pasado mes de noviembre.

Este concurso fue promovido y convocado por la última Corporación franquista con el propósito de marcar a un tanto —que sería póstumo— que hiciera olvidar o quitar importancia a otros desmanes y fraudes cometidos como el del Saler. Esta herencia transmitida a la actual Corporación no es de extrañar, pues, que adolezca de importantes errores de planteamiento que cuestionan su validez.

El primer gran problema del concurso es que se queda a caballo entre un concurso de ideas y un concurso de proyectos. Estando limitado por sus bases a los profesionales y técnicos del urbanismo, cabe preguntarse: ¿Es qué sólo ellos tienen ideas sobre cómo queremos que sea el Parque del Turia? Ciertamente, no. Un concurso de ideas, en el que para expresarla tienes que recurrir forzosamente a los arquitectos y a los ingenieros, es un concurso de proyectos.

Otra cosa hubiera sido si el Ayuntamiento hubiera dado cabida a la participación popular abriendo un buzón de sugerencias, de propuestas, de ideas sobre el tema, incluso proporcionando incentivos que promovieran dicha participación. Tras una posterior selección de las mejores ideas se hubiera podido convocar un concurso de proyectos en base a ellas. Desde luego, el concurso sobre estos presupuestos, y dada la importancia del asunto, pensamos que podría ser de ámbito internacional y desde luego que comprometa, que vincule al Ayuntamiento a su realización, no como ha ocurrido en el concurso celebrado, que al no comprometerse en concreto a la Corporación resultaba un tanto irrelevante tanto la tarea de concursar como la de premiar.

Otro defecto del que adolece el concurso —defecto sobre el que había un gran acuerdo entre los miembros del jurado— era la estrechez de miras. Era estrecho en cuanto que se ha limitado a promover la reconversión del cauce, cuando lo importante del proyecto permitía haber sido más ambiciosos, haber tomado también en consideración para su transformación en lugares de uso público, tanto las márgenes con su entorno arquitectónico e histórico-artístico, como aquellas zonas de propiedad municipal (el extremo de Malate próximo al cauce) y de uso industrial (Polígono 14 bis) que tienen que ser desahuciadas y deberían pasar a ser de propiedad y uso colectivo del pueblo de Valencia.



Por último, cabe señalar que la composición del jurado ha sido de dudosa representatividad, en cuanto a que la Federación de Asociaciones de Vecinos (con un solo miembro) era la única entidad de carácter popular (la excepción de la propia Corporación) entre ocho componentes de dicho jurado.

Fase a todo lo anterior, el concurso se ha celebrado y nosotros hemos participado en el jurado calificador. Nuestra posición allí ha sido la de denunciar los hechos anteriormente expuestos, proponer la convocatoria de un nuevo concurso bajo los presupuestos antes citados, es decir, que fuera precedido y acompañado de una serie de iniciativas y una amplia información que despertaran el interés y la participación popular.

Nuestra opinión fue que dejar desierto el primer premio, aparte de poner de manifiesto la opinión del jurado sobre la calidad de los proyectos, también —y sobre todo— dejaba abierta la posibilidad de una nueva actuación municipal, que era lo que en definitiva pensábamos que era más importante, por eso apoyamos firmemente esta decisión.

**Alicia SALAS TREJÓ**

Vocal de Urbanismo de la Federación  
de AA.VV. de l'Horta

#### A PROPOSITO DE UN CONCURSO

Estas anotaciones, desarrolladas con premura, salen al paso de la reciente exposición y fallo del concurso de ideas para la ordenación del antiguo lecho del río Turia. Probablemente a un espectador distante pueda causarle perplejidad el conjunto de soluciones propuestas, perplejidad que se troca en desencanto para los que de alguna manera están vinculados al mundo de la arquitectura y más en particular para aquellos empeñados en esclarecer y formular el intrincado sistema de relaciones convergentes en un campo de difícil especificidad: el diseño urbano, donde se superponen cultura, tradición, utopía, demagogia y rapidez en una amalgama con el suficiente grado de enmascaramiento para dejar en la inocua a los menos avezados.

Conviene aclarar con prontitud que un planteamiento del hecho urbano en profundidad ha brillado por su ausencia. En esta tesitura, las complejas repercusiones que una inversión de la magnitud requerida para acondicionar el cauce del río, que inducirán a medio plazo a un considerable aumento del capital fijo inmovilizado en las márgenes y áreas de influencia, y que implicará a su vez una recalificación de amplios sectores de la ciudad, se han eludido por completo. Tal ausencia de planteamientos en profundidad se ha visto propiciada por las bases del concurso que omitían determinaciones en este sentido.

Estas anotaciones tienen por objeto delimitar al estrecho margen teórico que encuadra los trabajos presentados al concurso. Con ánimo de hacer una reseña lo más sistemática posible podríamos agrupar estos trabajos por su homologabilidad en:

a) Proyectos sin referencia: Formados por la acumulación de minucias, con clara negación de la Historia, no ya como base programática, sino por el simple desconocimiento de los elementos que integran un proyecto y de la valoración que tienen dentro del mismo. Estas propuestas ponen de manifiesto la existencia de capas profesionales absolutamente impermeables a las ideas sobre la ciudad hoy en curso de debate, e insensibles a toda interpretación de la ciudad que vaya más allá de reproducir la vulgaridad cotidiana.



b) Proyectos de referencia lejana: Son los proyectos frustrados, por una falta de convicción ante el hecho de que la ciudad se construye con el material arquitectónico. Material arquitectónico que adquiere su especificidad por el tratamiento y no por la intencionalidad.

Este planteamiento arrastra generalmente una gran imprecisión en términos formales, agravada en concursos como el presente por la indeterminación de las bases y la escasa voluntad de encuadrar la solución por referencia a parámetros específicamente arquitectónicos donde se hubiera encontrado un asidero más sólido.

Así, al faltar este apoyo, no podemos sorprendernos de que se recurra repetidamente al *styling*, que en las soluciones propuestas en el concurso tiene muy poco de internacional, y en vez de notar ese poder y prestigio, que es el aura que le acompaña, expresa pobreza cultural en su procedencia y desconocimiento de los componentes autóctonos que pudieran propiciar una intervención de amplio contenido vernacular.

c) Los proyectos de referencia inmediata no aparecen, como era de esperar, en parte por la ambigüedad de las bases, y su falta de concreción en una apoyatura fiable; también, porque en proyectos impregnados de una voluntad programática, no suelen ser generosos los concursos. Esa voluntad programática la entendamos concretada en un acertado planteamiento de la escala de la intervención, y en ajustar a la misma el lenguaje arquitectónico pertinente, que no quiere decir necesariamente edificio; evidentemente este postulado obvia el falso problema de la dicotomía entre diseño urbano y arquitectura. Por último, ya que se trata de una reseña en un boletín profesional, y con el ánimo de no querer ser partícipes de este extraño contencioso entre las carreras superiores para apoderarse de un campo disciplinar como es la construcción de la ciudad, sería beneficioso para las diferentes prácticas contar con que, si bien existe un soporte político de amplio contenido sociológico y un marco legal dentro del cual se ordena todo el complicado mecanismo de creación y destrucción de capitales, el material con que se construye la ciudad es la arquitectura y ésta sí posee una gran especificidad disciplinar.

Valencia, 30 de noviembre de 1979

**Vicente M. VIDAL VIDAL**  
**Luis ALONSO DE ARMIÑO**

#### EL CAUCE, UNO DE LOS PROYECTOS URBANÍSTICOS MÁS IMPORTANTES DE EUROPA

##### DECLARACIONES DEL PRESIDENTE DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS

"El viejo cauce del Turia es el proyecto urbanístico más importante de Europa de los últimos años", declaró el decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia y Murcia.

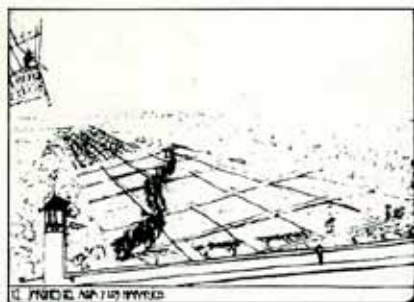
El decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia y Murcia, José Vives Ferrero, inició ayer una serie de contactos con la prensa para tratar asuntos urbanísticos del ámbito territorial de la competencia de la entidad que preside.

Uno de los temas principales de la primera conversación informal fue el del viejo cauce del río Turia, "que ha de tratarse ya en serio y para lo que sería conveniente convocar un concurso de anteproyectos —no de ideas— que impulsaran la solución a este espacio y su contorno, teniendo en cuenta la trama urbanística sobre la que discurre el cauce y no sólo la utilidad que podría darse".

"El viejo cauce —dijo— no tiene por qué cubrir todas las necesidades de equipamiento cultural y deportivo de que carece la ciudad de Valencia, hay que hacer una cosa seria y estudiar a fondo el problema.

En parte no se ha concedido un primer premio en el concurso de ideas, porque de las presentadas desarrollaba con rigor y plenitud la solución ideal para el cauce, que hay que buscarla, para lo que conviene que el Ayuntamiento se plantee ya un concurso de anteproyectos."

El decano anunció que el Colegio de Arquitectos concurriría a la información pública sobre el proyectado metro de Valencia y confirmó que los servicios de documentación del mismo habían realizado un profundo estudio de Valencia y en especial de zonas muy características como puede ser el barrio del Carmen, del que dijo "es muy difícil de salvar".



Abogó por la institucionalización de una serie de mesas redondas con participación de especialistas, políticos y representantes vecinales que tratarán los principales temas de la ciudad en todos los ámbitos de lo urbanístico y arquitectónico, al objeto de que la sociedad adquiriese conciencia de estos temas, que no deben ser objeto de estudio solo en las grandes ciudades, sino también en las pequeñas poblaciones.

Subrayó el trabajo realizado por la sección de archivo histórico del Colegio al confeccionar un catálogo del patrimonio artístico de Valencia ciudad y dijo que Ayuntamientos como el de Cullera y Carlet ya habían solicitado del Colegio la elaboración de sus respectivos catálogos patrimoniales, servicio que se iba hacer extensible a todos los pueblos que los solicitaran y concertaran con el Colegio.

#### "UN RIO SIN IDEAS"

Los que desde hace años hemos venido luchando para que el antiguo cauce dejara de ser autopista y se convirtiera en un parque, esperamos con enorme interés el resultado del concurso de ideas.

Los que a través de artículos planteábamos que el único paso válido para llevarlo a buen fin era modificar el plan general calificándolo de zona verde, explicamos la decisión en su momento.

Los que pensábamos en un relanzamiento por esta corporación de todo lo que tratara del cauce, hemos de hacernos tras el veredicto del concurso una serie de preguntas:

¿Es posible que nadie, nadie absolutamente, haya merecido el beneplácito del jurado, dejando desierto el primer premio?

¿Es posible que el equipo mejor clasificado haya sido de fuera de Valencia, de Madrid, y sea el mismo que hace años con sus "ideas" nos destruyó al Saler?

¿Es que entre tantos profesionales valencianos nadie ha sido capaz de superar las ideas del anterior equipo?

A lo primero podemos contestar que con esta decisión el jurado pone en bandeja de la actual corporación la posibilidad de iniciar otro concurso, tal vez más acertado, pero a cambio de perder un tiempo fundamental, necesario para Valencia; téngase en cuenta que desde que se aprobó la convocatoria del concurso hasta hoy, ha pasado un año, un año más perdido.

A lo segundo hay que decir que sí, que es el mismo equipo que hizo el primer plan del Saler. Fue el que ideó en su momento el futuro Saler, el principio del fin.

A lo tercero, la respuesta la puede dar cualquiera que examine las "ideas" merecedoras de premio:

— El equipo ganador coloca un gran auditorium al aire libre, destruyendo las fábricas actuales del cauce, hechas originariamente por Murs y Valls, junto al Llano de Zaidia, lugar de los de mayor tráfico de Valencia. ¿Se paralizará el tráfico cuando se actúe en el auditorium?

— Habla de esclusas para aprovechar la subida y bajada de mareas, confundiendo el Mediterráneo con el Cantábrico.

— Propone un nuevo parque, junto al estadio Luis Casanova, sin saber que ya hay torres edificadas, ni lo que dice el plan parcial aprobado. ¿Quién pagará esas indemnizaciones?

— Sin conocer que aunque un río superficialmente se desvíe sigue circulando agua subterránea y que en el trozo estudiado hay manantiales naturales, propone llenar el río de agua y, antes de verterla al mar, bombearla 10 kilómetros a su cabecera.

— Sin darse cuenta de los desvíes existentes, comunica Viveros con el cauce a base de una lámina de agua, lo cual sólo es posible excavando Viveros o llenando toda la zona noble del río



con agua. Si este último se hiciera, se crearía un gran problema en muchos sótanos de edificios, pues está comprobado que el actual cauce sirve para rebajar en una gran zona de Valencia el nivel freático.

— Propongo para la nueva Feria de Julio el tramo del río bajo Jacinto Benavente, pero a base de rodear el actual pabellón municipal de un geométrico jardín versallesco. ¿Dónde podríamos hacer la batalla de flores? ¿Cómo solucionar el problema del ruido? ¿Dónde ubicar los nuevos pabellones?

— Sin lugar a dudas, el error más grande es que sin tener en cuenta los planes de Renfe para Valencia, propongo un monorail que aquí descartaba, pero no el monorail vertebrado de Gijónchea o el Hitachi, el más extendido del mundo, sino uno clavado mediante unos angulares horribles a nuestras nobles fábricas de Murs y Valls, destrozándolas por completo a lo largo de todo el cauce. ¿Es que las fábricas del río no tienen ningún valor histórico-artístico? ¿Qué pasará con el monorail al llegar a los puentes? ¿Se seguirá clavando en ellos destrozándolos también?

— En resumen, seguimos teniendo un río, pero aún no tenemos ideas para él.

Es decepcionante, pero los que siempre nos hemos preocupado por el tema, lo que ha pasado.

La responsabilidad del resultado la tiene un jurado, propuesto, bien es verdad, por la anterior corporación, pero presidido por el alcalde de la actual.

**Andrés CASTRILLO LOPEZ**  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Por último, expongo una reivindicación aparecida en "El ecologista", Año 2, núm. 11, pág. 28: ¡No a la discriminación de los vivos, queremos tantos árboles como en los cementerios!

P. ROCA

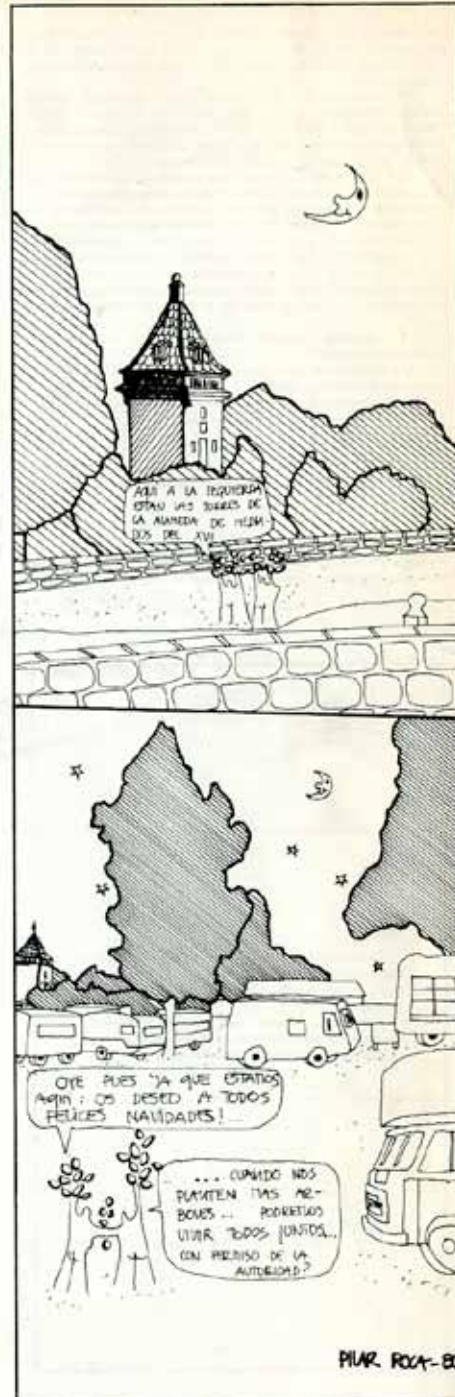
#### NOTA:

Es pretensión de la Comisión de Publicaciones el hacer Anexos sobre los concursos de arquitectura que se vayan convocando en todo el ámbito colegial.

Intentamos de este modo permitir el acceso y conservación de estas monografías a los colegiados.  
Comisión de Publicaciones del CSI.







PIAZA ROCA-80

## ANEXO D

Fotografias do actual estado do *Jardim do Turia* - fotografias do autor.































